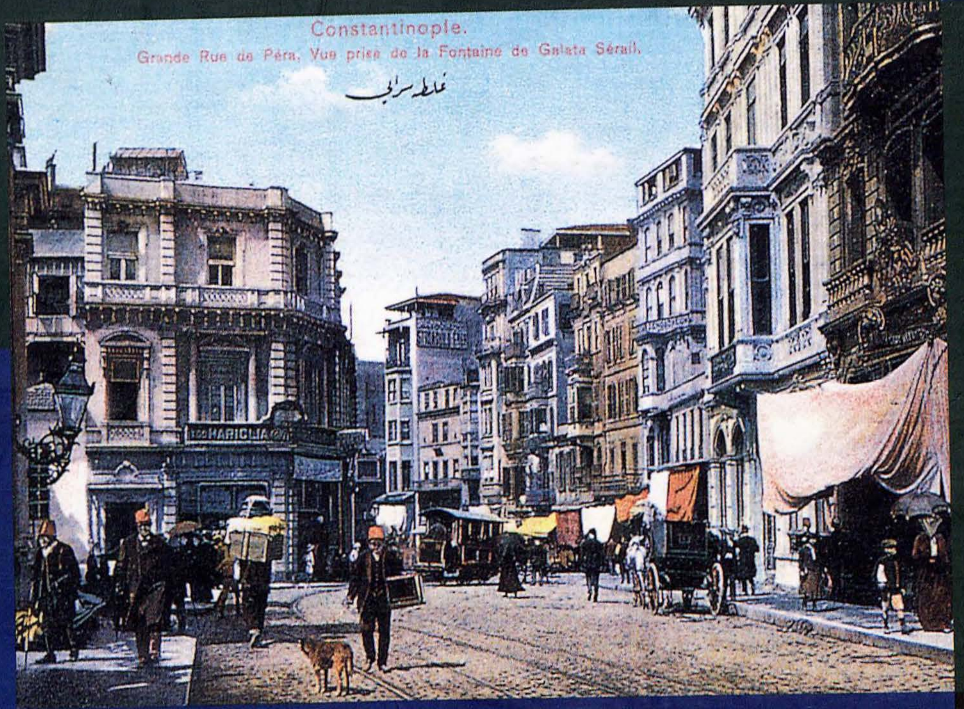
19. YÜZYILDA OSMANLI BAŞKENTİ

DEĞİŞEN İSTANBUL

ZEYNEP ÇELİK



2. BASKI

TARİH VAKFI YURT YAYINLARI



Türkiye
Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı
yayınıdır

Yıldız Sarayı Arabacılar Dairesi
Barbaros Bulvarı
80700 Beşiktaş/İstanbul
Tel: (0212) 227 37 33 - Faks: (0212) 227 37 32

Özgün Adı
The Remaking of Istanbul
Portrait of an Ottoman City
in the Nineteenth Century

Kapak Resmi
20. yüzyıl başlarında Galatasaray (Kartpostal)

Yayıma Hazırlayan
Ayşen Anadol

Kitap Tasarımı
Haluk Tunçay

Baskı
Numune Matbaacılık
(0212) 629 02 02

Genel Dağıtım
(0212) 249 51 10

Birinci Baskı: İstanbul, Şubat 1996
İkinci Baskı: İstanbul, Eylül 1998
ISBN 975-333-036-7

ZEYNEP ÇELİK

Çeviren: Selim Deringil

19. YÜZYILDA OSMANLI BAŞKENTİ

DEĞİŞEN İSTANBUL

TARİH VAKFI YURT YAYINLARI

Zeynep Çelik,
New Jersey Institute of Technology Mimarlık bölümünde öğretim üyesidir. Yayınları: *The Remaking Of Istanbul* (1986); *Displaying the Orient* (1992); Diane Favro ve Richard Ingersoll ile birlikte editörlüğünü yaptığı *Streets: Critical Perspectives on Public Space* (1994).

PERRY VE ALİ'YE

İÇİNDEKİLER

HARİTA VE FOTOĞRAFLAR

Tarih Vakfı Arşivi (TETTV), Sertaç Kayserilioğlu Koleksiyonu (SK), Cengiz Kahraman Arşivi (CK) ve Ertan Uca (EU) çekimleri hariç fotoğraf ve haritalar yazarın arşivindendir. İleriki sayfalarda sütunların yanında görülecek numaralar, fotoğraf ve harita numaralarına tekabül eder.


FARINE LACTÉE
LAIT CONDENSÉ
CHOCOLAT
CACAO
NESTLÉ
CACAO
CHOCOLAT
LAIT CONDENSÉ
FARINE LACTÉE
PHEBUS
THE ORIENTAL CARPET

DEĞİŞEN İSTANBUL

GİRİŞ

Osmanlı başkenti İstanbul'u 19. yüzyılda Batı tarzı bir başkente dönüştürmek için harcanan toplu çabalar, geleneksel kurumlarda reform yaparak Osmanlı İmparatorluğu'nu boğulmaktan kurtarmayı amaçlayan genel mücadeleye koşut gider. Bu kitap, 1838-1908 arasındaki yetmiş yıllık dönemde Osmanlı başkentinin dokusundaki dönüşümleri inceleyecektir. Başka bir deyişle imparatorluğu yabancı sermayeye açan Osmanlı-İngiliz Ticaret Antlaşması'ndan II. Abdülhamid'in otokratik yönetimine son veren Jön Türk devrimine kadar uzanan tarihsel çerçeveyi esas alacaktır. 19. yüzyılda ve 20. yüzyıl başlarında, Batı dünyasında yer almayan birçok kent gibi İstanbul da Avrupa'nın kültürel ve fiziksel etkisine açık kalmıştır. Yine de, karmaşık tarihsel mirası ve hiçbir zaman sömürgeleşmemesi dolayısıyla, bu dış etkilere tepkisi benzersiz olmuştur. Bu çalışmada, İstanbul'un fiziksel görünümündeki gelişime yeni bir doğrultu vererek günümüze dek süren bir evrimin tohumlarını atan Batılılaşma sürecinin temelini çevreleyen olayları ve fikirleri açıklığa kavuşturmayı umuyorum.

Yaklaşık on altı yüzyıl boyunca (Konstantinopolis'in kurulduğu 4. yüzyıldan Osmanlı İmparatorluğu'nun yıkıldığı 1920'lere kadar) bir Akdeniz havzası başkenti olan İstanbul, kent ve mimarlık tarihçilerinin ilgisini yeterince çekmedi. Tarihi kent merkezleri üzerine Batı'da var olan

zengin bilimsel literatürle karşılaştırıldığında (ilk akla gelen Roma oluyor), Bizans/Osmanlı başkentini konu alan ancak bir avuç çalışma sayabiliriz. İmparator I. İustinianos döneminin (527-565) sonuna kadarki Bizans kentiyle, Osmanlı mimarisinin 15. ve 16. yüzyıllara denk düşen klasik çağı görece daha büyük bir ilgi toplarken, ortaçağ sonları ile 18. ve 19. yüzyıllar gibi kentin tarihindeki estetik açıdan daha az fırtınalı dönemler büyük ölçüde göz ardı edildi. Oysa 19. yüzyıl özellikle önemlidir, çünkü kentin tarihinde yeni bir çağın başlangıcıdır.

Devlet güdümünde gerçekleştirilen siyasal ve toplumsal dönüşümlere koşut olarak, 1830 sonrasında İstanbul Türk-İslam mirasından bilinçli bir kopuş yaşamıştır. Bu değişim, bilimsel düzeyde epeyce ilgi toplayan, 15. yüzyılda Bizans Konstantinopolis'inin Osmanlı İstanbul'una dönüşümü kadar çarpıcıdır. Osmanlı fethinin ardından bu Bizans kentinin "İslamlaştırılması," yeni kent politikalarının, yeni bir yönetim biçiminin, yeni kurum ve örgütlerin yanı sıra yeni bina tiplerinin oluşturulması demekti. 19. yüzyıldaki çağdaşlaşma çabaları ile İslam hukukuna dayalı geleneksel kent politikaları yeni kalıplara döküldü, kent yönetimi, kurumları ve örgütlerinin yerine Avrupa'daki örnekleri uyarlayan yenileri geçirildi ve çağdaş ve Batılı yaşam tarzının gereklerine uygun bir dizi yeni bina tarzı geliştirildi.

19. yüzyılın İstanbul'u, karşılaştırmalı kentler tarihinde ilginç bir yere sahiptir. 19. yüzyılın ikinci yarısı, Avrupa başkentlerinin gelişme dönemidir. Bu dönem, Paris'in İmparator III. Napoléon ve Vali Eugène Haussmann yönetiminde yeniden inşasına (1853-1872), Viyana'nın 1860'larda Ringstrasse çevresindeki gelişimine ve Roma'nın Allessandro Viviani'nin 1882 tarihli planı uyarınca yeniden düzenlenmesine denk düşmektedir. Osmanlı hükümdarları İstanbul'u çağdaşlaştırmaya çalışırken Avrupa mekânlarını taklit etmeye çalıştılar. Çağdaş çehreye sahip bir başkent imparatorluğun canlanışını simgeleyecekti. Ancak Avrupa devletleri gittikçe zenginleşirken, Osmanlı ekonomisi bu dönemde iflas noktasındaydı; bu olgu, inşaat faaliyetlerinin çok kısıtlı olmasında yansıyordu. Osmanlı siyasi elitinin İstanbul'u Avrupa kentlerinin düzeyine çıkarma iddiaları ancak kent dokusuna bölük pörçük bir "nizam" verilmesini getirebildi. Dolayısıyla kent, Türk-İslam kimliğinin bütünselliğini yitirirken çoğunlukla Avrupalıların oturduğu mahallelerde bile birörnek bir Batılı çehre kazanamadı.

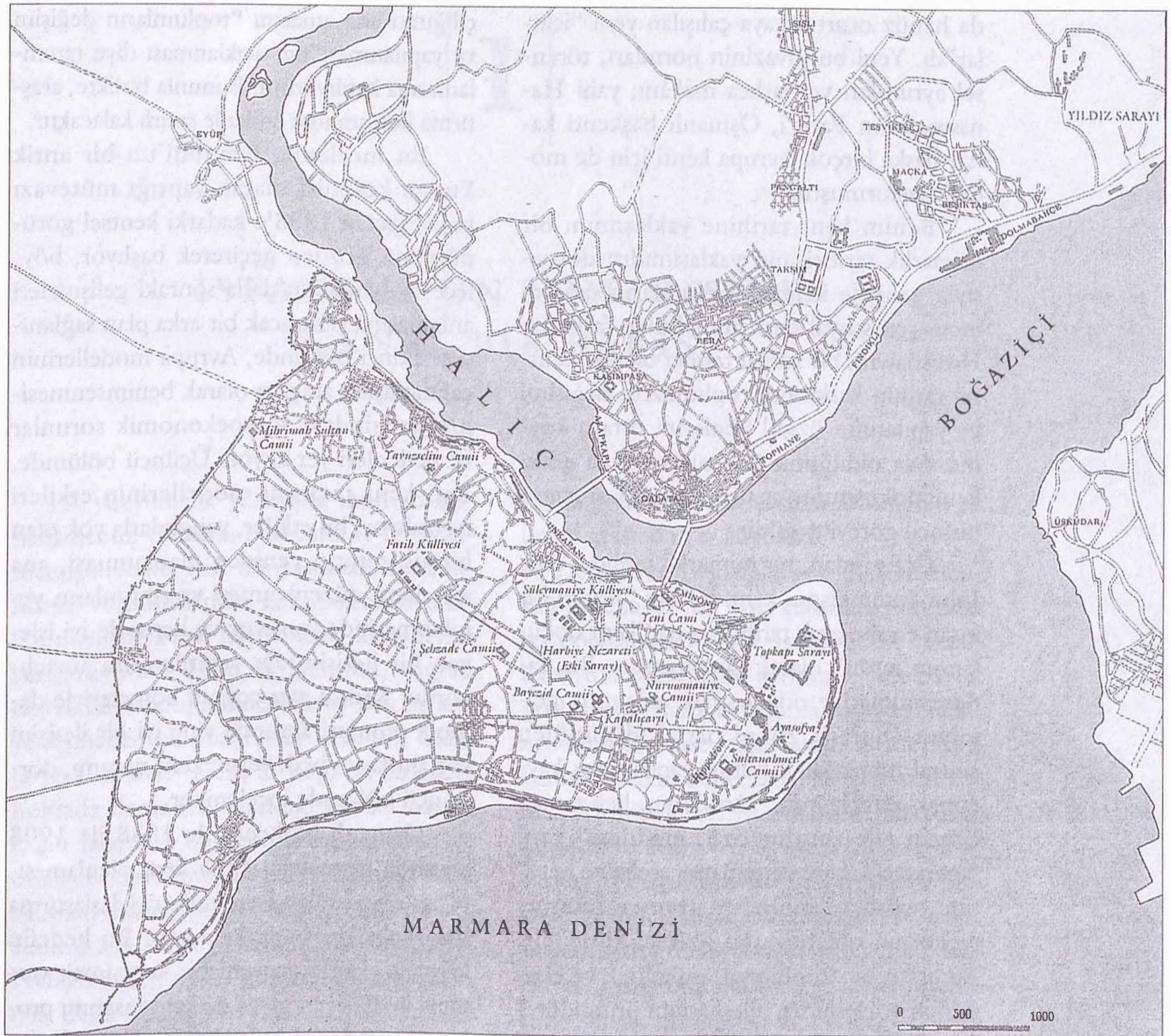
Bu bağlamda, Osmanlı başkenti aynı dönemde benzer bir planlama ve imar faaliyeti yoğunluğu yaşayan sömürge kentlerinden de farklıydı. Güneydoğu Asya'dan kuzeybatı Afrika'ya kadar uzanan sömürgeleşmiş kent merkezlerinde Avrupalılar yerli halktan ayrı yaşamak istedikleri için çağdaş Batı kent tasarımı ilkelerine uygun baştan başa yeni mahalleler inşa etmişlerdi. Buna karşılık İstanbul'un kent yapısındaki değişim azar azar gelişti ve sonunda yamalı, eklektik bir düzen oluştu.

Son yıllarda, İngiliz tarihçi Eric Hobsbawm ve meslektaşları geçen iki yüzyılın belirgin özelliğinin yoğun bir "gelenek icadı" olduğuna işaret ediyorlar.[1] Bu "resmileştirme ve törenselleştirme" sürecine, hızlı toplumsal dönüşümün eski geleneklerdeki toplumsal kalıpları zayıflattığı anlarda daha sık rastlanmaktaydı.[2] Örneğin yeni gelenekler yaratılması, siyasi gayelerle kurumlar oluşturmak ve bunları meşrulaştırmakta işe yarıyordu.[3] Yeni devletlerin kurulmasına eşlik eden bütün süslü ayrıntılar, yani başkentler, bayraklar, ulusal marşlar, askeri üniformalar, hepsi "icat edilmiş gelenekler"di ve kent tasarımıyla

1 *The Invention of Tradition*, New York, 1983, yay. haz. E. Hobsbawm ve T. Ranger.

2 E. Hobsbawm, "Introduction: Inventing Traditions", age, s. 4-5.

3 E. Hobsbawm, "Mass-Producing Traditions: Europe, 1870-1914", age, s. 263.



İstanbul ve civarı, yaklaşık 1900.

mimariye kadar yansıyordu. Avrupa'da alegorilerle süslenmiş simgesel kamu binaları ile yeni kamusal törenlerin yapıldığı yeni mekânlar (Viyana'daki Ringstrasse ve Haussmann'ın bulvarları) 19. yüzyılın ikinci yarısında pıtrak gibi çoğaldı.

Osmanlı İmparatorluğu'na gelince, bu kitapta incelenen zaman diliminin özelliği, çağdaşlaşma arayışının getirdiği hızlı dönüşümlere sahne olmasıdır; bu dönüşümlerin amacı da siyasidir. Yeni "icat edilen geleneklerin" Avrupa'dan ithali, "modern" davranışlara model oluşturmuştur.[4] Kent görünümünü konu alan bu incelemenin sınırları içinde Batı dünyasından başlıca üç "icat edilmiş gelenek" alındığını göreceğiz. Bunlardan birincisi, kent planlaması sorunlarına ilişkin kanun ve yönetmeliklerdir. İkincisi, yeni çıkan kanun ve yönetmeliklerin zorlamasıyla işleyen bir yollar ağı, anıtsal meydanlar, düzgün sokak cepheleri ve tekdüze bir kent dokusu yaratılmasını amaçlayan kent tasarımı ilkeleridir. Üçüncüsü mimari alandadır; yeni bina tipleri, Avrupa'da son yıllarda "yaratılan" yeni mimari üsluplarla birlikte geliyordu. Göz önünde tutmamız gereken önemli bir nokta daha var: İstanbul'da izleyeceğimiz dönüşümler, Batı dünyasında

4 T. Ranger bu konuyu sömürgeleşmiş Afrika toplulukları̇nda incelemiş ve çalışmalarını yukarıda adı geçen eserde yayınlamıştır (s. 211-262).

da henüz oturtulmaya çalışılan yeni "icatlar"dı. Yeni burjuvazinin normları, törensel ayrıntıları ve başlıca mekânı, yani Haussmann'ın Paris'i, Osmanlı başkenti kadar başka birçok Avrupa kenti için de model oluşturmuştu.

Benim kent tarihine yaklaşımım bir mimarlık tarihçisinin yaklaşımıdır; dolayısıyla genelde kentsel toplumların tarihini inceleyen sosyal tarihçininkinden farklıdır. Hobsbawm, bir sosyal tarihçi olarak, kentsel tarihin katkısının toplumların değişimi ve yapılarının özgül yönlerini ortaya koymasında olduğunu öne sürer.[5] Ona göre, kent dokusunun analizi sosyal tarihçinin birincil görevi değildir.

Öte yandan, bir mimarlık tarihçisi olan John Summerson, kent tarihini "kentin bir insan eseri olarak tarihi" ya da "kent dokularının tarihi" olarak tanımlamıştı. Bu, sadece mimariye odaklaşmak anlamına gelmiyor (burada zımni olarak düşünülen anıtsal mimaridir), bütün yapılaşmayı kavramak gerekiyordu: "Asıl konu, her zaman kentin elle tutulur özü, maddesi" yani "mermerin, harç ve tuğlanın, çelik ve betonun, asfalt ve molozun, tren ve tramvay raylarının oluşturduğu fiziksel kütle"dir. Bu doku ise "toplumsal, psikolojik ve ekonomik güçlerin bir bileşkesinin ürünüdür." Kent tarihçisi, "asıl konu"nun yani insanın eliyle yarattığı kentin temelinde yatan nedenleri ve dürtüleri anlamak için toplumsal, ekonomik ve siyasal konuları sürekli irdelemelidir. Ama başlıca ilgi odağımızı toplumsal, ekonomik ve siyasal alanlar oluşturmamalıdır.[6]

Bu kitapla "kent dokularının tarihi"ne katkıda bulunmayı ümit ediyorum. Kent dokusunu toplumsal, ekonomik ve siyasal etmenlerin ürünü olarak görüyor, çözümlemelerimde bu alanlara sürekli gönderme yapıyorum. Osmanlı toplumundaki köklü değişikliklerle belirlenen geçiş niteliğindeki bir zaman dilimini seçtim ve bu değişiklikler ışığında kent dokusundaki metamorfozu inceledim. Böylece, Hobsbawm'ın kent tarihçiliğinin ana amacını "toplumların değişim ve yapılanması"nın açıklanması diye tanımlamasına katılıyorum. Bununla birlikte, araştırma konum inşa edilenle sınırlı kalacaktır.

Bu inceleme, İstanbul'un bir antik Yunan kolonisi olarak yaptığı mütevazı başlangıçtan 1838'e kadarki kentsel görünümünü gözden geçirerek başlıyor, böylece okuyucunun daha sonraki gelişmeleri anlamasına yarayacak bir arka plan sağlanıyor. İkinci bölümde, Avrupa modellerinin çağdaşlaşma araçları olarak benimsenmesinin gerisindeki sosyoekonomik sorunlar ve nedenleri yer alıyor. Üçüncü bölümde, Batı kent tasarımı modellerinin etkileri tartışılıyor; bu etkiler, yangınlarla yok olan birçok semtin yeniden planlanması, ana arterlerin düzenlenmesi ve rıhtımların yenilenmesinde yansıyor ve hepsi de iyi işleyen bir iletişim ağı yaratılmasını amaçlıyordu. Kentin ayrı coğrafi bölgeleriyle dağınık semtleri arasında yine iyi bir iletişim sağlanmasını hedefleyen kent ulaşımı, dördüncü bölümde inceleniyor.

Osmanlı başkentinde 1838 ile 1908 arasında uygulanan farklı kent planlaması biçimleri o iddialı İstanbul'u çağdaşlaştırma hedefinin gerisinde kalmıştır. Bu hedefin kapsamı, kente yepyeni bir kent imajı vermeyi hedefleyen geniş üç kent tasarımı projesinde ifadesini bulur. Gerçekleştirilememiş bu projeler beşinci bölümün ana konusudur. Altıncı bölüm, mimarlık alanına egemen olan üslup çoğulculuğunu inceliyor ve üslup konusunda bazı teorik tartışmalara değiniyor. Son olarak da yedinci bölüm, 20. yüzyılın başında başkentin genel görünümünü çiziyor ve kitapta tartışılan konuların İstanbul'un kent dokusunda daha sonra ortaya çıkan gelişmelerle ilintisini kuruyor.

---

5 E. Hobsbawm, "From Societal History to the History of the Society", *Historical Studies Today* (New York, 1972), yay. haz. F. Gilbert ve S. R. Graubard, s. 14-16.

6 S. J. Summerson "Urban Forms", *The Historian and the City* (Cambridge, Mass., 1963), yay. haz. O. Handlin ve J. Burchard, s. 165-166.

1

İSTANBUL'UN MİMARİSİNE GENEL BİR BAKIŞ

19. yüzyılın ilk yıllarında modern dönem henüz Osmanlı başkentinde iz bırakmamıştı. Kent, Batı dünyasındaki kent tasarımı ve mimarideki gelişmelerden etkilenmemişti; Türk-İslam kenti karakterini sürdürüyordu. 1838'de İstanbul, coğrafi olarak birbirlerinden denizle ayrılan üç ana yerleşmeden oluşmaktaydı: İstanbul, Galata ve Üsküdar.[1] Haliç'in Boğazla birleştiği noktada denizden bakıldığı zaman batıda kalan İstanbul, en geniş alanı kaplayan ve ona kubbelerle minarelerin belirlediği ünlü silüetini kazandıran çok sayıda anıtlarla bezenmiş ana kentti. İstanbul'un kuzeyinde, Haliç'in karşı yakasında bulunan Galata, çok daha küçük bir alanı kaplamakta ve surları içinde daha yoğun bir nüfusu barındırmaktaydı. Boğaz'ın doğu yakasındaki Üsküdar, aynı nüfus yoğunluğuna sahip değildi ama burada bulunan çok sayıda anıt yerleşmenin önemini gösteriyordu.

Haliç'in girişinde yer alan liman, kendisi hemen hemen hiç yiyecek üretmeyen bu "gırtlak kentin" (*ville ventre*) ekonomik yaşamında belki de en önemli yeri işgal etmekteydi. İstanbul yarımadasının en yoğun yerleşme alanı, başlıca anıtların bulunduğu ve sokakların sık bir ağ oluşturduğu doğu bölgesiydi. Burada, Ayasofya ve Beyazıt meydanları arasında kentin asırlarca ana eksenini oluşturmuş olan Divanyolu'nun izlerini bulmak mümkündür. Bu bölgeyi başkentin ticaret merkezi durumuna getiren büyük çarşılar Divanyolu ile liman arasında yer alıyordu.[2]

Değişik etnik gruplara ve dinlere mensup insanların yan yana çalıştıkları bu ticaret bölgesinin dışında, İstanbul'un mahalleleri milletlere göre ayrılmıştı. En büyük grubu oluşturan Müslümanlar yarımadanın merkezinde yaşarlardı, Ermeniler, Rumlar ve Yahudiler ise daha çok sahillerde yerleşmişlerdi. Marmara sahillerinde genellikle Rum ve Ermeni mahalleleri varken, Haliç Rum ve Yahudi mahalleleriyle çevrelenmişti. Kentin nüfusu karasurlarına doğru seyrekleşmekteydi ve kentin en geniş boş arazisi Teodosios Surları'na bitişik olan bölgede bulunmaktaydı. Buralarda, kent surlarının dışındaki toprak kullanımı kalıbını tekrarlayan meyva bahçeleri ve bostanlar başlardı. Bunların dışında sur içindeki boş alanlar az ve birbirinden uzaktı. Kent merkezindeki en önemli meydan, at oyunlarında ve mesire olarak kullanılan At Meydanı'ydı (Hipodrom). Bunun dışında kentin herkesin yararlanabileceği başlıca açık alanları camilerle, külliyelerin avlularıydı. Böylece bu alanlar dini ve dünyevi işlevleri birleştirmekteydiler.

1830'lar İstanbul'unun kısa ve kalaba-

---

1 Bu çalışma Üsküdar ve Boğazın Asya yakasındaki yerleşmeleri kapsamayacaktır.

2 İnalcık, EI^2, s. 227.




1) İstanbul'un 1880'de Galata Kulesi'nden panoraması. Topkapı Sarayı yarımadanın ucundadır Soldan sağa ufuk hattında şu anıtlar seçilebilınektedir: Ayasofya, Sultan Ahmet Camii, Nuruosmaniye Camii, Bayezid Camii, Beyazıt yangın kulesi, Harbiye Nezareti, Süleymaniye Külliyesi, Şehzade Camii, Fatih Külliyesi, Sultan Selim Camii, Galata Köprüsü ve Eminönü meydanında Yeni Cami. Unkapanı Köprüsü sağdadır.

lık sokakları, daralıp genişleyen, yön değiştiren ve sık sık çıkmaz sokağa dönüşen karmaşık bir ağ oluşturmaktaydı. Divanyolu en geniş yerinde 6 metreyken, ortalama genişliği ancak 3,80 metreyi buluyordu.[3] Süleymaniye Külliyesi'nin kuzeyinde şeyhülislamın makamına giden diğer bir ana yolun genişliği ise sadece 6 metre ile 7,60 metre arasında değişiyordu. Belli başlı arterlerin bu denli dar olduğuna bakılırsa, daha önemsiz sokaklar 2 ya da 2,30 metreden daha geniş olamazdı.[4]

Etkileyici boyutları ve düzenli planlarıyla anıtlar, bu düzensiz ve yoğun sokak ağıyla tam bir tezat içindeydi. Topkapı Sarayı, külliyeler, Kapalıçarşı gibi bazı kompleksler günümüzde olduğu gibi, o zaman da kent dokusu içinde çok belirgindi.

Topkapı Sarayı yarımadanın burnunda, İstanbul'un yedi tepesinden birincisinin üzerinde geniş bir bahçe içerisindedir. Sarayın batısında İstanbul ve Haliç'in, kuzeyinde Boğaziçi ve Galata'nın, doğusunda Üsküdar'ın ve güneyinde de Marmara denizinin insanı çok etkileyen manzaraları görünür. Bir dizi avlu çevresinde kurulmuş olan saray, yan yana yapılmış, değişik boyutlarda, kubbeli kare ve dikdörtgen planlı birimlerden oluşur; siluetini renklendiren uzun bacalar, bu yapılar bütününe dikeylik kazandırır. Aynı tepenin üzerinde, Topkapı Sarayı'nın hemen güneyinde Bizans mimarisinin şaheseri Ayasofya, daha güneyinde de 17. yüzyıl Osmanlı mimarisinin şaheseri, Sultan I. Ahmet'in zarif külliyesi yer almaktadır.

İkinci tepenin en yüksek noktasını 18. yüzyılın barok Nuruosmaniye Camii taçlandırır. Haliç'e bakan kuzey yamaçlarda ise ticaret merkezinin çok sayıda hanları vardır. Eminönü sahilinde Valide Cami-i'nin (Yeni Cami) etkileyici kütlesi limana hâkimdir.

Kapalıçarşı birinci ve ikinci tepeler arasında köprü oluşturur. Üçüncü tepenin üzerinde Mimar Sinan'ın şaheseri, başlı başına bir kent tasarım projesi olan Süleymaniye Külliyesi (1557) yükselir. Bayezid Külliyesi (1505) Süleymaniye Camii'nin güneyindedir. Fatih Sultan Mehmed'in kentin alınışından sonra yaptırdığı ilk sarayın yeri Süleymaniye ve Bayezid külliyeleri 3 arasındadır. 1830'larda bahçesinde bazı mülki ve askeri devlet daireleri vardı. Şehzade Külliyesi (1548) batıda dördüncü tepeye doğrudur.

İstanbul'un dördüncü tepesine Fatih Külliyesi (1470) egemendir. Bu külliyenin odak noktasını oluşturan Fatih Camii'nde 1766 depreminden sonra 1771' de köklü değişiklikler yapılmıştır. Külliyede bir tabhane, bir kervansaray ve bir darüşşifanın

3 Düz ve geniş Bizans Mese'sinin düzensiz ve dar Divanyolu'na dönüşmesi, Sauvaget'nin incelediği Şam ve Halep'teki gelişmeleri çağrıştırmaktadır. Sauvaget (1934, s. 454; 1941, s. 74, 104) bu kentlerde antik çağın geometrik caddelerinin Müslüman yönetimi zamanında düzensiz *suq*'lara (çarşı bölgeleri) dönüştüğüne işaret etmiştir.

4 Ergin (1914-1922, I, s. 1067-68). Ergin bu noktayı vurgularken İstanbul sokaklarında karşılıklı evlerde yaşayan kadınların pencereden pencereye öteberi, hatta bebek alıp verdiklerini anlatan anekdotları aktarmaktadır.





yanı sıra, geniş bir dış avlu vardır. Bu avluya sekiz kapıdan girilir, kuzeyinde ve güneyinde ise sekiz büyük, sekiz küçük medrese bulunmaktadır.

Beşinci tepeye Kanuni Sultan Süleyman'ın babası için 1522'de yaptırdığı Sultan I. Selim Külliyesi hâkimdir. Altıncı ve yedinci tepelere kimlik veren anıtsal yapılar yoksa da, nüfusu daha seyrek bu bölgelere dağılmış çok sayıda küçük cami ve kilise vardır.

19. yüzyılda, anıtların arasındaki dokuyu konut mimarisi oluşturuyordu. Bu dokudaki konutlar ise başlıca beş belirgin tipe ayrılmıştı: odalar, mahalle evleri, daha büyük bahçeli evler, konaklar ve yalılar.[5] Odalar ayrı ayrı veya bir avlu etrafında sıra sıra yapılmış olurlardı. Bunlar genellikle vakıf malı olup, İstanbul'a çalışmaya gelen bekâr erkeklere kiralanırdı (bu nedenle bu tür konutlar bekâr odaları olarak da bilinir). Mahalle evleri genellikle bir avlusu veya sokaktan duvarla tecrit edilmiş bir bahçesi olan, bir veya iki katlı yapılardı. Büyük bahçeli evlerin ise çoğunlukla iç ve dış avluları, harem ve selamlıkları olurdu. Müştemilat olarak cihannümalar, gusülhane, ahır, hamam, fırın, ayrıca bir de çiçek bahçesi bulunurdu. Devlet erkânının veya zengin tüccarların konakları sayısız müştemilatıyla bu bahçeli evlerin daha büyük ölçeklileriydi. Sultanların ve ricalin köşk ve yalıları kentin surları dışında, Boğaziçi'nde veya Üsküdar'da yapılır, bakımlı bahçeler ve koruluklarla çevrelenirdi.

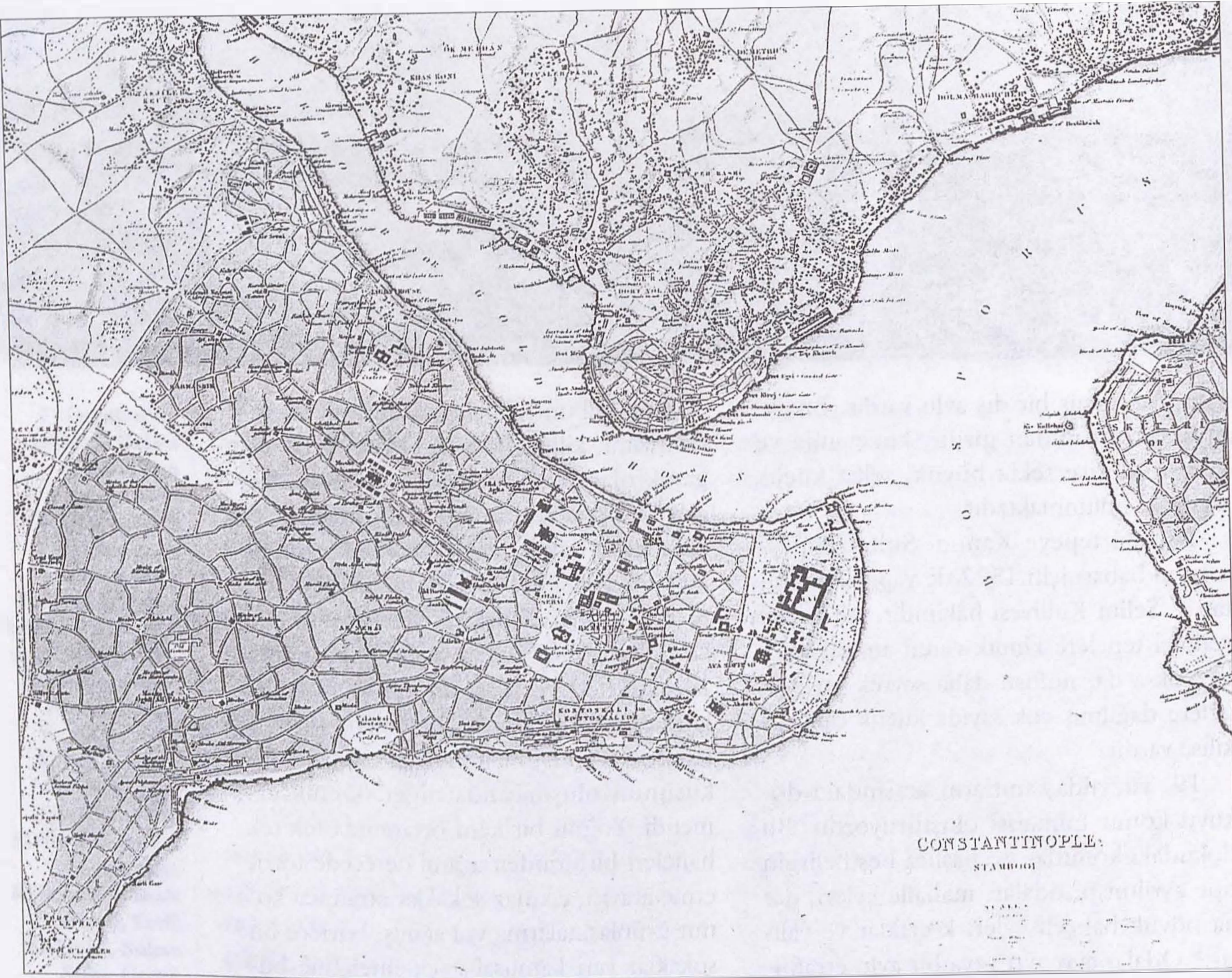
İstanbul'un mahalleleri dini merkezlerin (cami, kilise, havra gibi) etrafında organik olarak gelişmiş yerleşmelerdi. Ancak, sosyal ve kültürel değerler mahallelerin fiziksel yapılarını da belirlerdi. Yerleşmelerde gelir veya sosyopolitik statüye göre ayırım gözetilmediği için değişik tip konutlar çoğu kez yan yana bulunabilirdi. İstisnası bekâr odalarıydı; bunlar mahallelerin dışında tutulurdu. Kadınların (ve dolayısıyla ailenin) mahremiyeti mahalle dokusunun oluşmasında diğer önemli etmendi. Yoğun bir kent ortamında tek tek haneleri birbirinden azami derecede tecrit etme arayışı, çıkmaz sokaklar etrafında konut gruplaşmalarına yol açmış, böylece bu sokaklar yarı kamusal geçit niteliğine bürünmüşlerdi.[6]

1838'de açıkça görülen düzensiz sokak yapılaşması Bizans döneminde de vardı. Özel mülkiyet hakkını kamu mülkiyetinden üstün tutan İslami kurallar, başkalarının hakkına tecavüz etmedikçe umumi alanlara taşılmasını hoş gördü ve böylelikle bu sokakları korudu. Bu taşmaların sonucu İstanbul'un sokak yapısı, pitoresk bir hareketlilik kazandı; evlerin canlı renklere boyanması mahalleleri daha da şenlendiriyordu.

Galata'nın kentsel görünüşü İstanbul yarımadasından çok farklıydı. 15. yüzyıl surlarıyla kuşatılmış olan Galata, kalabalık bir nüfusu barındırıyordu. 2800 metre 4

---

5 İnalcık, age, s. 236.
6 Kuban (1968), s. 69-70.



2) İstanbul Haritası , B.R. Davies, Gravür, 1840.

uzunluğunda ve 2 metre kalınlığındaki surlar, birbirini izleyen beş dönemde yapılmıştı ve Galata'yı 37 hektarı kaplayan beş bölgeye ayırıyordu. Galata'nın en yüksek noktası Galata Kulesi'ydi, ancak surlar boyunca yarım daire veya kare biçiminde daha küçük başka kuleler de mevcuttu.[7]

Haliç sahillerinde, Galata'nın kuzeyinde ve Boğaz'a doğru birkaç dağınık yerleşme vardı. Bunlar Galata Surları'nın dışına taşan ilk yerleşimlerdi ve bu süreç 19. yüzyılın ikinci yarısında ve 20. yüzyılın başında hızlanacaktı. Bu yerleşmelerden Haliç'teki Kasımpaşa en kalabalık nüfuslu mahalleydi. Boğaziçi'nde Tophane ve Fındıklı belli başlı yerleşme alanlarını oluşturuyorlardı. Sur içi Galata'dan kuzeye Pera'ya (sözlük anlamıyla "karşıya") uzanan bir ana arter vardı. Grande Rue de Pera ya da Cadde-i Kebir olarak bilinen bu yolun iki tarafı binalarla doluydu, ancak 1800'lerin ortalarında hinterlandı hâlâ kırlıktı.

1838'de Galata Ermeniler, Rumlar, Frenkler ve Yahudilerden (ki bunlar rıhtımın doğusunda kent surlarının dışında yaşarlardı) oluşan kozmopolit bir nüfusa sahipti. Pera birkaç Osmanlı Hıristiyan azınlıkla karışmış bir Avrupa mahallesiydi, oysa Kasımpaşa, Tophane ve Fındıklı'da sadece Müslümanlar meskûndu.[8]

7 Eyice (1967), s. 19.

8 Stolpe, Plan de Constantinople, 1863, Topkapı Sarayı Kütüphanesi, no. MR712 ve İnciciyan (1956), s. 83. Stolpe'nin planında değişik etnik gruplar renk kodlarıyla belirtilmiştir.



3) İstanbul'un yaklaşık 1920 yılında havadan görünüşü. Sol ön planda Süleymaniye Külliyesi görülmektedir. Harbiye Nezareti (Eski Saray'ın yerinde) Süleymaniye Külliyesi'nin sağındaki geniş açıklıktadır. Harbiye Nezareti'nin sağında Bayezid Camii görülmektedir. Arka planda Ayasofya ve onun sağında Sultanahmet Camii yer almaktadır. Ayasofya ile Bayezid Camii'nin ortasında Nuruosmaniye Camii ve yanında da Kapalıçarşı seçilebilmektedir. Ayasofya'dan Beyazıt'a ve daha aşağıya uzanan hat ise Divanyolu'dur.

1838 Galata'sının yüzyıllar boyunca biçimlenmiş sıkı sokak ağı, bölgenin topoğrafyasını izleyerek, kavis çizen kıyı şeridine paralel uzanan merkezden açılan bir dizi yarım daire ve bunları sahilden yukarı semtlere düzensiz biçimde bağlayan geçitlerden oluşmuştu. Ana cadde olmamakla birlikte bazı sokaklar diğerlerinden daha önemliydi. Bunların arasında sahil boyunca Azapkapı'dan Tophane'ye kadar uzanan Voyvoda Caddesi'ni, kuzeyden güneye uzanarak mahallenin iç kesimini Karaköy rıhtımına bağlayan Galata Caddesi'ni ve Galata Caddesi'nden yukarıya Galata Kulesi'ne ve Cadde-i Kebir'e kısa fakat dik
6 bağlantıyı oluşturan merdivenli Yüksek Kaldırım'ı saymak gerekir.[9]

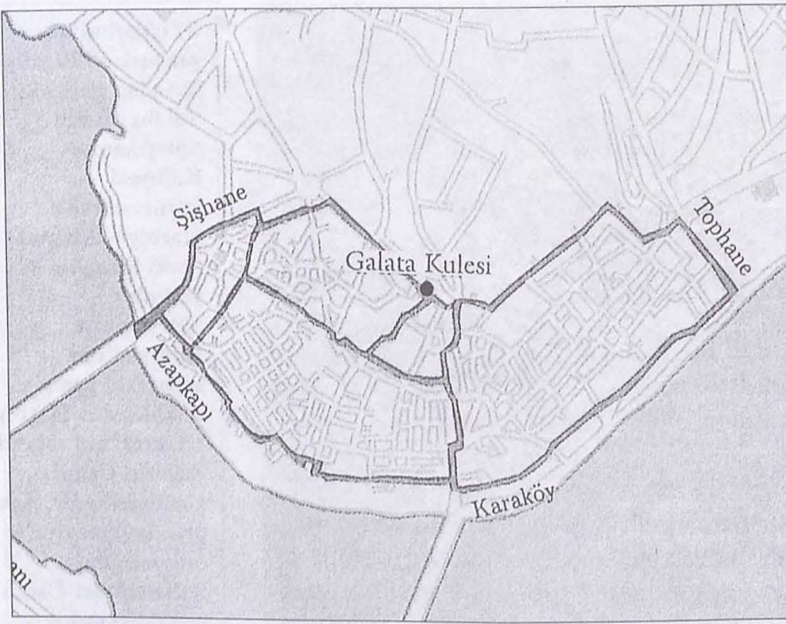
1838'de Galata'da İstanbul tarafındakilerle boy ölçüşecek anıt pek yoktu. Galata Kulesi'nin dışında göze çarpan binalar daha çok Tophane Kışlası veya rıhtımlar gibi işlevsel yapılardı. Ancak, biraz ötede, Beşiktaş'taki yazlık saray bu bölgenin bir saltanat yapıları mahalli olacağının habercisiydi. Sur içi Galata'da bir dizi kilise ve manastır vardı, ancak bunların ölçekleri ve anıtsal değerleri önemsizdi. Sinan'ın Azapkapı Camii (1577-1578) ve Kılıç Ali Paşa Külliyesi (1580-1581) ve barok Nusretiye Camii (1826) Galata surlarının dışında, sahildeydiler.

TARİHSEL GELİŞME

19. yüzyılda Osmanlı başkentini tanımlayan karmakarışık kent örüntüsü son derece farklı sosyal, kültürel, estetik ve ekonomik etmenlerin ürünüydü. On altı yüzyıl boyunca, yani I. Constantinus'un (324-337) Doğu Roma İmparatorluğu'nu kurduğu 330 yılından, 1924'te Ankara'nın Türkiye Cumhuriyeti'nin başkenti ilan edilişine kadar, İstanbul iki büyük uygarlığın, Bizans ve Osmanlı'nın başkenti olmuştu. Yüzyıllar boyunca kent Doğu

---

9 Celal Esat (1911), s. 79-81. Ortaçağ kentinin de deniz kenarına yakın ve belki şimdiki Karaköy Meydanı'na tekabül eden, "*piazzetta*"sı (ana meydan) vardı (Eyice, İA, s. 157).



4) Galata Surları.

5) 1900 civarında Galata Kulesi.

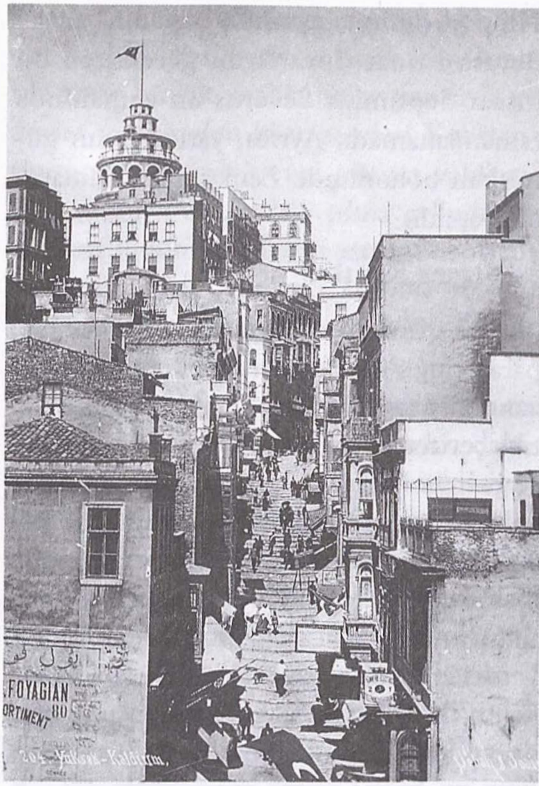


Ortodoks Hıristiyan ve Müslüman Osmanlı hükümdarlarının tarihsel mirasını özümsedi ve yansıttı. "Yeni Roma"dan (Nova Roma) "İslam'ın mukaddes şehri" ne dönüşürken yaşadığı metamorfoz kent formunda eşi benzeri görülmemiş oluşumlar yarattı. Her iki imparatorluğun mimarları kenti seçkin anıtsal mimari örnekleriyle donattılar. İmar işleri, kent yönetimi ve kamu hizmetleri, egemen sosyopolitik yapılanmalara ve dini inançlara boyun eğerek karmaşık ve ince örüntülere dönüştü.

Tarihçi Gilbert Dagron, Constantinus'un kenti hakkındaki *Naissance d'une Capitale* (Bir Başkentin Doğuşu) adlı anıtsal eserine başlarken okuyucunun yeni bir başkentin kurulmasıyla ilgili zorlukları anlamasına yardım edecek üç unsur üzerinde durur: Birincisi, kentin çok pahalıya mal oluşu, ikincisi, olağanüstü büyük ölçekte bir kent projesi gerektirmesi ve üçüncüsü, imparatorluğun merkezi ve Helen uygarlığıyla Roma uygarlığı arasında ayrıcalıklı bir buluşma yeri olarak tasarlanması.[10] Bu unsurlar başkentin uzun tarihine damgalarını vuran temalardır. I. Constantinus'un başlangıçta harcadığı kadar büyük paraları, onu izleyen Bizans imparatorları (özellikle I. İustinianos) ve Osmanlı sultanları da harcadılar. Konstantinopolis/İstanbul'da gerçekleştirilen şehir inşa faaliyetleri her iki imparatorluğun sınırları içindeki diğer kent merkezlerinde yapılanları fersah fersah aştı. Konstantinopolis Bizans devletinin siyasi merkeziydi ve sonra Osmanlı hükümranlığı altında bir başka güçlü imparatorluğun başkenti oldu. Erken dönemlerde Helenler ve Romalıların buluşma noktası olan kent, o zamandan beri de farklı kültürlerin çatışma ve birlikte yaşamalarına sahne olmuştur.

İstanbul'un uzun tarihinde, eski kenti 19. yüzyıl başkentine ve oradan da modern metropole bağlayan unsurlar nelerdi? En belirleyici imar ve büyüme devirleri hangileriydi? Kentin imajını ne belirliyordu? Bu kent imajı yüzyıllar boyunca nasıl değişti? Kentin fiziksel yapısı, değişen sosyal, siyasi ve kültürel koşullara nasıl ayak uydurdu? Hıristiyanlığın paganlığa, İslam'ın da Hıristiyanlığa galebe çalması kent için ne gibi sonuçlar doğurdu? Osmanlı İmparatorlu-

10 Dagron (1974), s. 34.



6) Galata'yı Grande Rue de Pera'ya bağlayan Yüksek Kaldırım. Arkada Galata Kulesi görülüyor. 19. yy sonu.

ğu'nun genişlemesi ve sonra giderek iktisadi ve siyasal gücünü yitirmesi başkenti nasıl etkiledi? Bütün bunlar İstanbul'un renkli tarihini gözden geçirirken incelenmesi gereken önemli konulardan bazıları olarak karşımıza çıkmaktadır.[11]

Antik Şehir

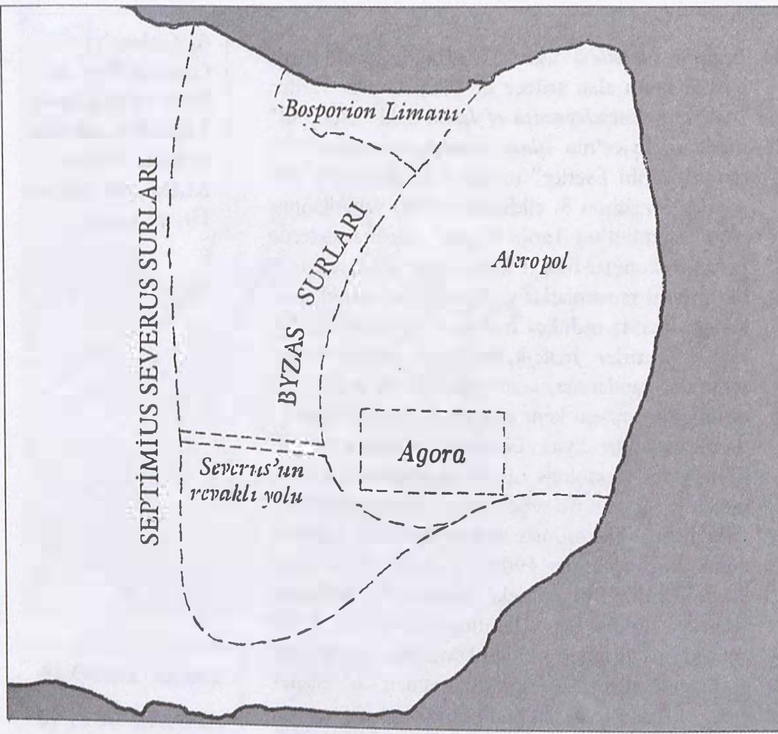
İstanbul'un Eminönü semtinde 1950'lerde yürütülen ön kazılarda, İstanbul yarımadasındaki ilk yerleşmelerin, İÖ 3. bin yılda veya 2. bin yılın başlarında kurulduğu tespit edilmiştir.[12] Ne yazık ki bu araştırmalar sürdürülememiş ve ilk yerleşmeler hakkındaki bilgilerimiz çok eksik kalmıştır. Ancak, ilk Megara kolonisinin, balıkçı ve tacirlerden oluşan ilk topluluğun, yarımadanın batı ucunda, İÖ 7. yüzyılın ortalarında yerleştikleri bilinmektedir. Bunların dışında Halkedon'da (Kadıköy) ve Galata'da iki Megara kolonisi daha vardı. İlk hükümdarlarından birinin onuruna Bizantion adı verilen bu kentin surları yedi tepeden birincisinin eteklerinde nisbeten küçük bir alanı kaplamaktaydı. Ticaretle iştigal eden bu topluluk için

11 Ergin'in *Mecelle*'si dışında İstanbul'un tarihi gelişmesini konu alan sadece üç bilimsel eser vardır: İnalcık'ın *Encyclopaedia of Islam*'daki "İstanbul" maddesi, Eyice'nin *İslam Ansiklopedisi*'ndeki "İstanbul-Tarihi Eserler" maddesi ve Kuban'ın *Mimarlık* dergisinin 5. cildinde (1970) yayımlanmış olan "İstanbul'un Tarihi Yapısı". Bu makalelerde tartışılan konular her ne kadar biraz farklı iseler de birbirlerini tamamlarlar ve İstanbul'un tarihi gelişimi hakkında oldukça muhtasar ve ansiklopedik bilgiler içerirler. İnalcık, yerleşme düzenleri, demografik yapılanma, kent yönetimi ve sosyoekonomik kurumların kent tasarımına etkileri üzerinde durmaktadır. Eyice, bir sanat tarihçisi yöntemini izleyerek kronolojik olarak bina tiplerini incelemektedir. Kuban ise kent formu üzerinde durmaktadır. Kuban'ın çalışması kentin bir Grek kolonisi olarak kuruluşundan 1900'lere kadar gelişmesini izler. 1982'de Brüksel'deki *Archives d'architecture moderne*, André Barey tarafından 1453 ile 1980 arasında İstanbul'un tarihini konu alan bir özel sayı düzenlemiştir. Yukarıda sözü edilen üç makaleden çok daha iyi resimlendirilmiş olmasına karşın, metin özensiz hazırlanmıştır ve birçok maddi hatayı içermektedir.

İstanbul'un tarihinin belirli dönemleri hakkında çok az ayrıntılı çalışma vardır. Dagron'un *Naissance d'une capitale* ve R. Janin'in *Constantinople byzantine* (Paris, 1964) adlı eserleri Bizans dönemi üzerine başlıca çalışmalardır. Dagron, I. Constantinus'un şehri üzerinde odaklaşmakta, Janin ise antik çağlardan II. Teodosios döneminin sonuna kadar olan zaman dilimini incelemektedir. R. Krautheimer'in *Three Christian Capitals* (Berkeley ve Los Angeles, 1983) adlı eseri içinde yer alan "Constantinople" bölümü, gene I. Constantinus döneminde kentin kuruluşuyla ilgilidir. R. Mantran'ın *Istanbul dans la deuxième moitié du XVIIè siècle* (Paris, 1962) adlı eseri ise kuşkusuz bu güne kadar Osmanlı başkenti üzerine yazılmış en kapsamlı çalışmadır. Mantran, her ne kadar kent formuyla ilgili konuları ele almışsa da, başlıca ilgi alanı iktisadi yaşamdır. Evliya Çelebi ve Eremya Çelebi Kömürcüyan'ın sayesinde, 17. yüzyıl gene en iyi belgelenen dönemlerden biridir. Evliya Çelebi, *Seyahatname*'sinde bazı temel bilgileri vermekte, daha da önemlisi, gündelik yaşamı canlı biçimde tasvir etmektedir. Eremya Çelebi'in H.D. Andreasyan tarafından titizlikle Ermenice'den Türkçe'ye çevrilmiş ve dipnotlandırılmış olan *İstanbul Tarihi* adlı eseri kentin değişik bölgelerini tarif etmektedir.

18. yüzyıl için, İnciciyan'ın *XVIII. Asırda İstanbul* adlı eseri yegâne ayrıntılı monografidir. Gene Andreasyan tarafından çevrilmiş ve dipnotlar ilave edilmiş olan bu çalışma, kentin başlıca anıtları, kent hizmetleri ve mahallelerini anlatır.

12 Antik İstanbul ile ilgili bu bölümü yazarken Janin, *Constantinople byzantine*, s. 9-20'den yararlandım.



7) **Antik Kent**

hayati bir önemi olan Neorion limanı, duvarlarının hemen dışında, Haliç'te bulunuyordu. Kentin merkezindeki askeri merkez Strategion ve bir olasılıkla bugünkü Ayasofya Meydanı civarında bulunan Trakion Kapısı kentin kamusal ve askeri işlevlerine yönelik iki önemli unsuruydu. Yarımadanın en yüksek noktasında, bugünkü Topkapı Sarayı'nın bulunduğu yerde, koloninin merkezi olan Akropolis bulunmaktaydı. Orada Zeus, Apollo, Poseidon, Afrodit, Artemis ve Athena tapınak-
7 ları yer alıyordu. Hamamlar ve tiyatrolar, bir gimnazion ve bir stadion kentin başlıca anıtlarını oluşturmaktaydı.

196 yılında Roma İmparatoru Septimius Severus, Bizans'ın orijinal surlarını yıkarak, daha geniş bir alanı kaplayan ve birinci ve ikinci tepelerle eski limanı da içine alan yeni bir sur yaptırdı. Severus Surları içinde kent iskeletinin ilk unsurlarını oluşturacak iki nirengi noktası belirdi: Tetrastoon Forumu ve Embolos adı verilen ve Tetrastoon'u yeni surlarla birleştiren kemerli yol. Sağlı sollu revaklarla donatılan bu ana arter, Mese'nin, yani orta caddenin ilk kısmını oluşturdu. Güneyde Hippodrom'un inşaasına başlandı, ancak devasa istinat duvarlarını gerektiren bu inşaat Septimius Severus'un zamanında tamamlanamadı. Ayrıca, yarımadanın güneybatı bölümünde Zeuksippos Hamamları yapıldı.

Bizans Kenti

330 yılında I. Constantinus Roma İmparatorluğu'nun başkentini Roma'dan Bizantion'a taşıdığı zaman, eski başkente sırtını çevirerek yeni bir devlet yaratmıştı.[13] Paganlığa hâlâ çok bağlı olan Roma aristokrasisinin muhalefeti olmayınca, Bizans'ta bir Hıristiyan imparatorluğu kurmak daha kolaydı. Her ne kadar Constantinus yeni başkentine "İkinci Roma" adını verdiyse ve daha sonraki bazı kaynaklar kenti "Yeni Roma" olarak tanımlamışlarsa da, adı giderek Konstantinopolis (Constantinus'un Şehri) olarak yerleşmiştir. Bu adı Türkler de kullanmış ve 20. yüzyıla kadar Türk paralarında ve belgelerinde "Konstantiniye" adına sık sık rastlanmıştır.

Severus'un kentinin başlıca nirengi noktaları, yani Hippodrom, Tetrastoon Forumu, Embolos ve Zeuksippos Hamamları, Konstantinopolis'in de temel haritasını belirlediler. Ama bunun ötesinde yeni kent, çok kapsamlı bir plana göre ayrıntılandırılan devasa bir kent tasarım projesi haline geldi. Üçüncü ve dördüncü tepeleri içine alarak Grek-Roma kentini dörde katlayan yeni surlar yapıldı. Bugünkü Unkapanı ve Etyemez mevkilerindeki bağlantı noktalarının dışında, Constantinus Surları'nın nereden geçtiği tam olarak bilinmemektedir. Bu, büyük alanı iskân etmek büyük bir başkent yaratmanın önemli bir parçasıydı. Saray çevresinin ve bürokrasinin burada oluşu ve bunların yaratacağı istihdam imkânlarının çok sayıda

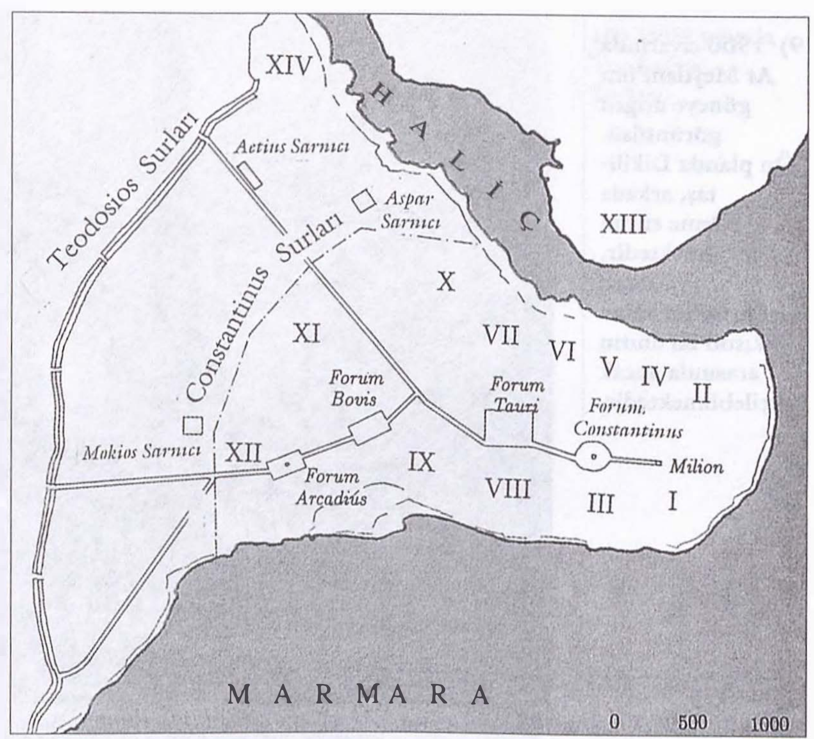
13 Bu bölümde yer alan I. Constantinus dönemiyle ilgili bilgiler için bkz. Dagron (1974), s. 77-92, 320-344 ve 518-530; Janin (1964), s. 21-46, 154-155, 166, 184; Grosvenor (1895), s. 374-376; Hearsey (1963), s. 82 ve Krautheimer (1983), s. 41-67.

insanı başkente çekeceği tahmin ediliyordu. Soylu aileleri kente çekmek için Constantinus büyük malikâneler yaptırdı ve devlet mülkünden bazı gelirleri Konstantinopolis'e gelecek yeni nüfusa vakfetti. Bu çabalar sonucu, 380 yılına gelindiğinde kentin nüfusu düzenli artmış, Septimius Severus zamanındaki 20.000-30.000 kişilik nüfus, 100.000 ile 150.000 arasında bir sayıya ulaşmıştı.

Bundan sonraki yüzyıllarda, Marmara sahillerinde ve Constantinus Surları dahilinde yeni limanlar yapıldı. Gene de en korunaklı liman, Haliç'in girişindeki Bosporion'du. Haliç sahillerinde bir dizi ticari rıhtım gelişti; bu gelişim Osmanlı döneminde daha da artacaktı. Marmara sahillerindeki surlar da Constantinus tarafından başlatılmış, ancak büyük bir deprem sonrasında Arkadios (395-408) tarafından yeniden inşa edilmişti.

Her ne kadar geç Roma döneminden esinlenen mimari ve kent tasarımı temaları görülüyorsa da Konstantinopolis Roma'dan temel bazı noktalarda ayrılıyordu. En önemli fark Konstantinopolis'in "yayılmış" sokak şebekesiydi. Roma'da görülen, forumların öbekler halinde "sıkıştırılmış" düzenine karşılık, yeni başkentin dağınık forumları, revaklı caddelerle birbirlerine bağlanıyordu. Başlıca revaklı cadde olan Mese, Tetrastoon'dan Severus Surları'na uzanan Embolos'un uzantısıydı. Burada Constantinus, kendi adını taşıyan, Roma'da biçim olarak öncülü görülmeyen elips şeklinde bir forum yaptırdı. Constantinus Forumu'ndan batıya doğru uzanan Mese, bugünkü Beyazıt Meydanı'nı geçince ikiye ayrılmaktaydı. Mese'nin her iki kolu da kent surlarında başlıca kapılara ulaşmaktaydı. Ancak bunlardan güneydeki arter, yani zafer yolu, daha önemliydi.

Bunlardan başka revaklı iki cadde daha vardı: Birincisi yarımadanın doğu ucunda, Kadıköy'e bakan sahile paralel gidiyordu. İkincisi ise Marmara sahili boyunca uzanıyordu. Revaklı caddelerin iki tarafındaki



8) Bizans kentinin on dört bölgesi

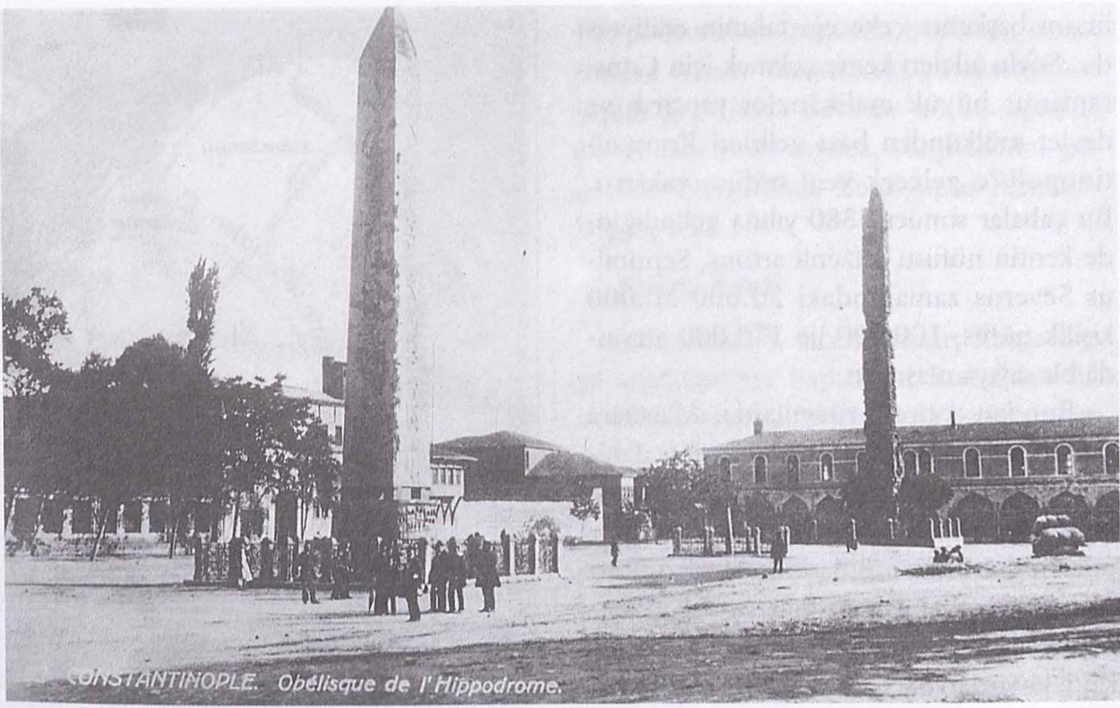
binalar iki katlıydı. Birinci kat, yağmur ve güneşe karşı korunaklı tonozlu dükkânlardan oluşuyordu. Revakların arasındaki bir merdivenle ulaşılan ikinci kat ise, birbirleriyle bağlantılı bir dizi balkondan oluşan ve mermer süslemelerle heykellerin bulunduğu bir gezinti mekânıydı. Revaklı caddeler boyunca çarşılar ve çeşitli esnaf loncalarının merkezleri uzanıyordu.

I. Constantinus, Roma'nın kent yönetim şemasını yeni kentte de uyguladı ve kenti her biri bir naip tarafından yönetilen 8
on dört bölgeye böldü.[14] Her bir naibin altında beş naib yardımcısı (*vico-magistri*) bulunuyor, bunların her biri değişik sokak öbeklerine (*vici*) bakıyordu ve geceleri bölgesinin güvenliğinden sorumlu oluyordu. Bunların altında ise polis ve itfaiye görevini yüklenen çok sayıda *collegiati* bulunmaktaydı. Kentin tümü ise validen (*prefect*) sorulurdu.[15]

İmparator, Roma yönetim biçimiyle birlikte Roma'nın anıtsal mimari tarzını da yeni başkentine taşıdı. Bu nedenle Constanti-

14 Galata XIII. bölge olarak kent kapsamına alınmıştı.

15 Kent yönetiminin ayrıntıları için bkz. Dagron (1974), s. 214-294.

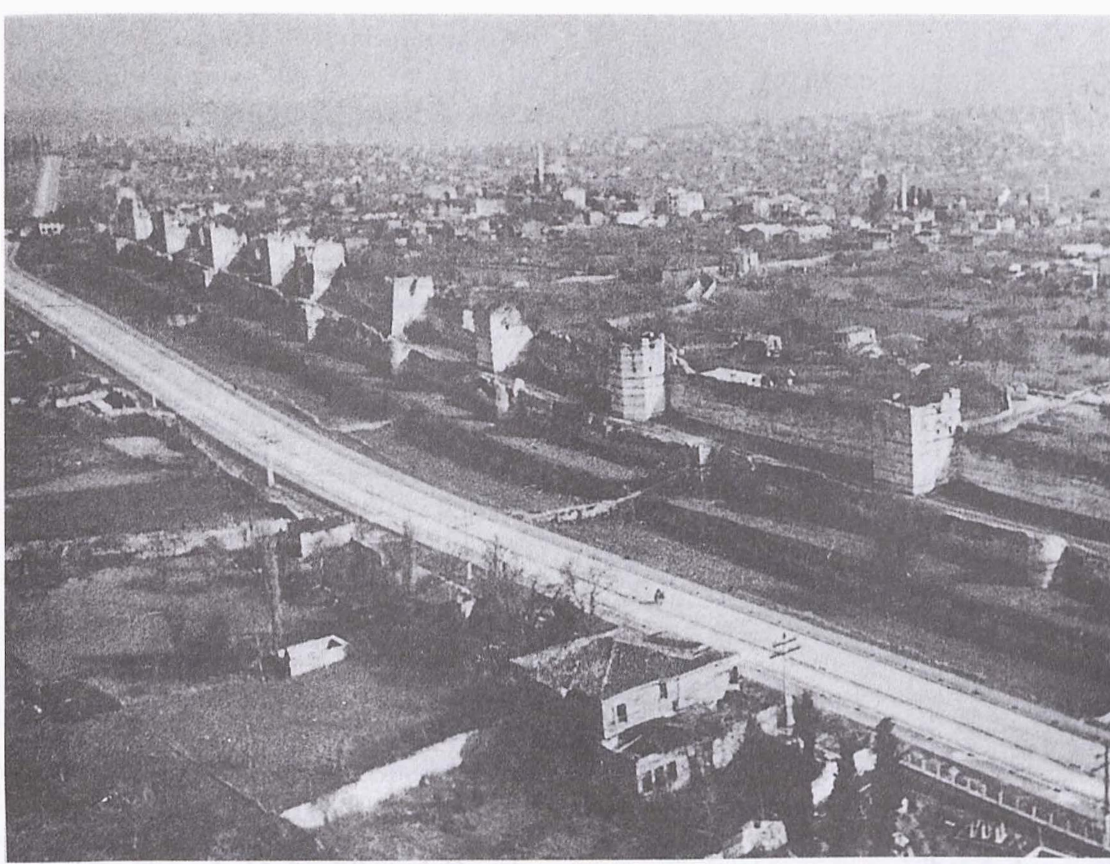


9) 1900 civarında At Meydanı'nın güneye doğru görüntüsü. Ön planda Dikilitaş, arkada Örme sütun görülmektedir. Yılanlı Sütun'un kalan kısmı iki anıtın arasında ancak seçilebilmektedir.

nus Forumu'nda Senato binası, biraz daha doğuda muhtemelen valinin makamı olan Praetorium ve Mese'nin başlangıcında Roma'daki Altın Milion'u hatırlatan ve dört payanda üstünde yükselen kubbeli Milion, 4. yüzyıl Konstantinopolis'inin başlıca anıtları olmuştu. Septimius Severus'un Tetrastoon'u, adı Augustus'un Forumu anlamına gelen Augusteion'a çevrilerek genişletilmiş ve süslenmişti. Ayrıca, Constantinus daha önceki hükümdarların imar projelerini de tamamlamıştı. Kentin kuruluş kutlamalarına yetiştirilen Hippodrom 330 yılında açıldı.
9 Aslında yeni surların inşası ve Hippodrom'un tamamlanışı Constantinus'un imar programının başlıca hedefleri haline gelmişti. Çünkü Roma geleneğine göre bir arena, bir imparatorluk konutunun ayrılmaz parçası olmakla kalmayıp, imparatorun tebaasıyla buluştuğu mekândı.

Pagan şeref sütunları dikme geleneği, Constantinus döneminde ve onu izleyen iki yüzyıl boyunca sürmüştü. Constantinus'un diktiği üç sütundan biri, annesi İmparatoriçe Helena'nın onuruna Augusteion'a, diğer ikisi de kendi onuruna Augusteion'da ve Constantinus Forumu'na dikilmişti. Günümüze ulaşan yegâne Constantinus dönemi anıtı, Constantinus Forumu'ndaki, günümüzde Çemberlitaş diye bilinen bu sütundur. Sütunun ilk şekli Roma'dan getirtilen sekiz somaki (porfir) çemberin defne çelengi biçiminde halkalarla birbirlerine bağlanmasından oluşuyordu. Bu bloklar 5,70 metre yüksekliğinde dört geniş basamak üstündeki yine 5,70 metre yüksekliğinde bir tabana oturuyordu. Konstantinopolis'in adak töreninde, bu sütunun üstüne Atina'dan getirtilen bir bronz Apollo heykeli konmuş, ancak kısa bir süre sonra bu heykel Constantinus'un büstü ile değiştirilmişti.

Büyük Saray'ı oluşturacak ilk yapılar da Constantinus tarafından Hippodrom çevresinde inşa ettirilmiştir. Constantinus'dan sonraki imparatorlar tarafından genişletilip güzelleştirilen saray, İustinianos'un döneminde (527-565) Ayasofya Meydanı ile şimdiki Sultanahmet Camii arasındaki alanın yarısına, ayrıca caminin oturduğu alanın tümüne yayılmıştı. Bizans saray kompleksi, doğuda bugünkü Topkapı Sarayı'nın duvarlarından batıda Çatladıkapı'ya kadar uzanıyordu. Bu devasa alanda, çeşitli dönemlerde, çeşitli



10) 1900 yılında Teodosios Surları.

tarzlarda yapılmış çok sayıda bina vardı. Bunlardan sadece Halke ve Dafne Constantinus dönemine aitti. Halke, sarayın girişini oluşturmuş, anıtsal bronz kapısının iki yanına bina grupları dizilmişti. Adını Roma'dan getirtilen bir heykelden alan Dafne'ye ise Halke'den geçen bir yolla, bir dizi yapı, teras, revak ve belki de bahçelerden geçerek ulaşılıyordu.

Hıristiyanlığın hamisi olan Constantinus, büyük kiliseler inşa ettirdi. Bunlardan ilk Ayasofya Kilisesi ve Havariyyun Kilisesi oldukça kısa ömürlü olmakla beraber, bulundukları yerler daha sonra Bizans ve Osmanlı kentinin başlıca anıtsal odakları olmuştu. Bazı kaynaklara göre 326'da inşa edilen ve geçitli bir bazilika olan ilk Ayasofya, saraya koridorlar ve merdivenlerle bağlanıyordu. Defalarca tahrip olup restore edilen bu yapı bugünkü şeklini İustinianos döneminde almıştı. İçinde Constantinus'un mezarı olan ilk Havariyyun Kilisesi ise 15. yüzyılda Fatih Külliyesi'nin oturacağı arsada yapılmış, İustinianos döneminde, kubbeli ek elemanlardan oluşan ve haç biçiminde plana oturan bir yapıya dönüştürülmüştü.

Konstantinopolis'in yerleşim dokusu üç ana tip evden oluşmaktaydı: *domi*, *tabernae* ve *insulae*. Roma'daki benzerleri gibi *domi*, varlıklı ve soylu ailelerin oturduğu, geniş, iki katlı, sütunlu merkezi salonları olan konaklardı. *Tabernae* sıradan halkın yaşadığı, genellikle yol kavşaklarında veya ana caddelerde yer alan ve çoğu kez alt katlarında dükkân bulunan mütevazı yapılardı. *Insulae* ise, yükseklikleri 30 metreyi aşmamak üzere inşa edilmiş çok katlı, yoksul evleriydi.

Constantinus'tan sonra da kent gelişmeye devam etti. 4. yüzyılın başlarında, Constantinus Surları'nın dışındaki banliyölerde, birçok konak ve orta sınıf konutu belirdi. Bu yapılaşma faaliyeti II. Teodosios döneminde (408-450) yeni surların yapılmasına yol açtı. 7. yüzyılda Haliç'te Blahernai Kilisesi'ni sur içine almak üzere yapılan küçük ekleme dışında, bu surlar

11) Yaklaşık 1900 yılında Marmara Surları.



20. yüzyılın ortalarına kadar kentin batı sınırını belirledi.

10 Üç paralel surdan oluşan ve kulelerle takviye edilerek bir hendekle kuşatılan Teodosios Surları, Constantinus Surları'nın bir kilometre kadar batısında inşa edilerek, kentin beşinci, altıncı ve yedinci tepelerini sur içine alıyordu. Bunlara ek olarak, Teodosios, yeni kara surlarıyla birleşmek üze-
11 re Marmara sahilindeki surları da uzattı. Haliç boyunca uzanan sur ise ancak 9. yüzyılda yapıldı.

Haliç'in öte yakasındaki Galata, sahili izleyen dar bir şeritten ibaretti. O zamanki adı Sykae olan bu bölgenin, sahile paralel uzanan revaklı bir caddesi vardı ki bu da 13. yüzyılda kurulan Ceneviz yerleşmesinin ana arteri oldu. Böylece 5. yüzyılda Galata bir Roma kentinde bulunması gereken bütün belli başlı mimari unsurlara sahipti: Bir kilise, tiyatro, hamamlar ve liman. 6. yüzyılın sonlarında, II. Tiberios (578-582) rıhtımda Galatou denen kuleyi inşa ettirdi. Bu kule İstanbul tarafındaki diğer bir kuleye uzanarak Haliç'i kapatacak olan muazzam zincirin bağlama noktasını oluşturuyordu. İleride yapılacak olan Galata Köprüsü'nün yerindeki bu zincir, limanı düşman donanmalarına kapatıyordu.

Teodosios Surları'yla sınırlanan Bizans kenti, 5. yüzyıldan sonra fazla genişlemediyse de anıtlar, ticari binalar ve konutlarla doldu. Fakat Constantinus Surları'yla Teodosius Surları arasındaki arazi, kentin diğer kısımlarına oranla tenha bir bölge olarak kaldı. Bunun istisnası, Blahernai Sarayı ve Kilisesi ile bu kompleksin en güney ucunda yer alan Tekfur Sarayı'nın bulunduğu XIV. bölge oldu. I. Anastasios (491-518) döneminde yapılan bu saray, tapınağı ziyarete gelen imparator ailesinin kullanımı için tasarlanmıştı. Saray birkaç kere genişletilerek, nihayet Hippodrom'daki sarayın terk edilmesinden sonra 11. yüzyıldan itibaren imparatorun ikametgâhı oldu. Tekfur Sarayı mevkiinin çevresindeki yerleşim yoğunluğunun nedeni, imparator sarayının varlığı olsa gerektir. Bizans döneminin kent yerleşim biçimi, yani Tekfur Sarayı ile Haliç arasındaki yoğun yerleşim bölgesinin dışında sur

boylarının tenhalığı, Osmanlı döneminde de devam etmiştir.

5. yüzyıla gelindiğinde, Mese boyunca başkentte Augusteion ve Constantinus Forumu dışında başlıca üç forum oluşmuştu: Tauri Forumu, Bovis Forumu ve Arkadios Forumu. Augusteion'dan başlayarak, Constantinus Forumu'na uzanan Mese, I. Theodosius (Büyük) (379-395) döneminde inşa edilen ve Theodosius Forumu olarak da bilinen Tauri Forumu'na ulaşmaktaydı. Bizans meydanlarının en genişi olan Tauri Forumu, bugüne kalan tek açık alandır ve Beyazıt meydanına tekabül eder. Tauri Forumu'nun batısında Mese iki kola ayrılıyordu. Bunlardan biri güneybatıya doğru uzanır, Bovis Forumu'ndan (bugünkü Aksaray) ve Arkadios Forumu'ndan geçerek Altın Kapı'ya ulaşırdı. İkinci kol ise Adrianopolis Kapısı'nda (Edirnekapı) son bulurdu.

Bu geniş ve düzenli ana caddelere karşılık Bizans'ın arka sokakları, yani *vici*'ler, bir 5. yüzyıl kaynağı olan *Notitia Urbis Constantinopolitanae*'ye göre "dar, karanlık ve çarpık" sokaklardı.[16] Ayrıca, aynen Osmanlı döneminde olduğu gibi, yangınlar sık sık bütün bir mahalleyi yok edebiliyordu.

5. yüzyılın ikinci yarısında Konstantinopolis'in nüfusu 200.000 ile 300.000 arasındaydı. Constantinus Surları tarafından sınırlanan iç şehirde yapılaşma o denli yoğundu ki 450 yılında çıkarılan bir imar yasağıyla binaların on kattan daha yüksek olmaları yasaklanmıştı. Muhtemelen bu yoğun yerleşmenin tarihi, ilk nüfus patlamasının yaşandığı Constantinus dönemine kadar uzanmaktadır.[17]

5. yüzyıla gelindiğinde, kentin gelişmesi artan nüfusun su ihtiyacını gündeme getirdi. Daha 368 yılında kentin merkezine su taşımak üzere İmparator Valens
12 (364-378) bir sukemeri yaptırmıştı. Halen mevcut olan ve Bozdoğan Kemeri olarak bilinen bu yapı, üçüncü ve dördüncü tepelerin arasındaki vadide uzanır. Aynı zamanda yarımadanın dört bir yanına su ulaştırmak için bir yeraltı su şebekesi kuruldu. Gene 5. yüzyılda kentin birçok yerinde kurak yaz aylarında kullanılmak üzere, yeraltı ve yerüstü sarnıçları yapıldı. Açık hava sarnıçları Bizans topografyasında büyük dikdörtgen hendekler olarak görülmekteydi ve geç Bizans döneminde, bunlara ihtiyaç kalmayınca sebze bahçelerine dönüştürüldüler. Bunların en büyükleri, Aetios Sarnıcı (421), Aspar Sarnıcı (459) ve Mokios Sarnıcı'ydı (500); tümü Constantinus Surları ile Teodosios Surları arasındaydı.[18]



12) 1910 yılı civarında İstanbul'un havadan görünüşü. İmparator Valens'in sukemerleri (Bozdoğan Kemeri) Şehzade Camii ile Fatih Külliyesi arasında görülüyor.

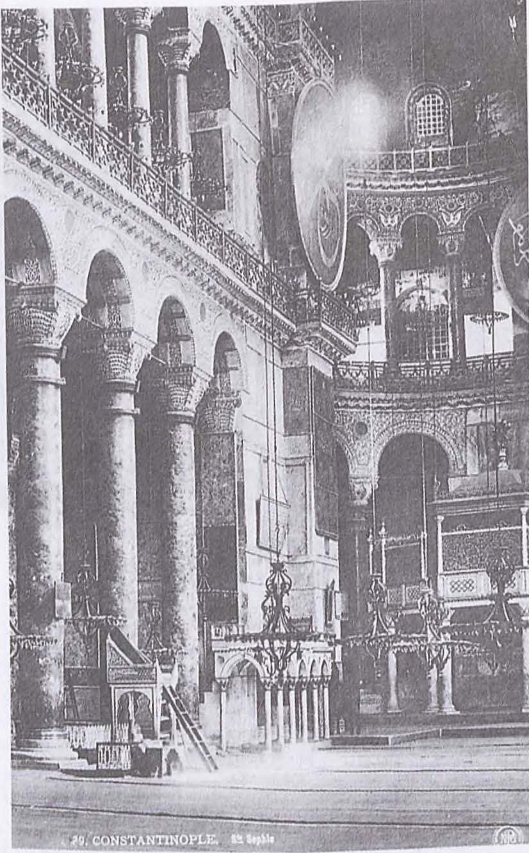
II. Teodosios dönemine gelindiğinde Konstantinopolis'in yedi tepesinin dördü anıtlarla bezenmişti. Birinci tepede Augusteion, Hippodrom ve ilk Ayasofya Kilisesi bulunuyordu. İkinci tepede, ortası sütunlu Konstantin Forumu, üçüncü tepede Theodosius Forumu ve dördüncü tepede Havariyyun Kilisesi yükseliyordu. Her ne kadar bu yapılar ve arsaları gelecekte kentin odak noktaları olmaya devam edeceklerse de, 15. yüzyılda onların yerle-

16 Janin (1964), s. 44-45.

17 Bkz. De Beylić (1902), s. 30 ve Dagron (1974), s. 528.

18 Bugün Aetios Sarnıcı'nın yerinde bir spor alanı bulunmaktadır. Aspar Sarnıcı'nın yerinde küçük bir köyü andıran bir yerleşme varken, 1985'te açık pazar alanı olmak üzere istimlak edilmiştir. Mokios Sarnıcı uzun süre bostan olarak kullanılmış, günümüzde tabanına beton dökülmüştür.

13) Ayasofya, iç mekân. 1900'ler.



rini alan Osmanlı komplekslerinden farklı bir anıtsal nitelik taşıyorlardı. Osmanlı kentinde anıtsal yapının minareler, kubbeler gibi dikey elemanlarla belirlenmesine karşılık, erken dönem Bizans kentinde ufuk hattı o denli önem taşımıyordu. Ama Constantinus dönemi gibi erken bir devirde dahi zamanın şeref sütunları kentin siluetini tekdüzelikten kurtarıyordu. İustinianos döneminde birinci tepede Ayasofya'nın ve Aya İrini'nin yükselişi ve dördüncü tepede Havariyyun Kilisesi'nin inşaası, Haliç'ten görülen kent siluetini değiştirmeye başlamıştı. Osmanlı döneminin kent imajı, 6. yüzyılda başlayan bu sürecin devamı olmuştur.

Konstantinopolis'in en önemli anıt eserlerinden bazıları İustinianos döneminde yapılmıştır. Roma'nın inşaat tekniğindeki ustalığı, Helen dünyasının üstün tasarım mirası ile birleşerek İustinianos döneminin yeni sentezini doğurdu. Bu sentezin doruk noktası 532-537 tarihlerinde
13 yeniden inşa edilen Ayasofya'dır (bkz. resim 31). Dört sütun üzerinde yükselen, batısında ve doğusunda yarım kubbelerle desteklenen devasa bir kubbe ile örtülmüş olan bu bazilika, eşi benzeri görülmemiş bir yapıydı ve o zamana kadar yapılan başka hiçbir bina, kente bu denli damgasını vurmamıştı. 6. yüzyıl tarihçisi Prokopios'un sözleriyle:

> Gökkubeye yaklaşacakmış gibi süzülerek, şehrin diğer binaları arasından yükselen bu mabet adeta üzerinde yükseldiği şehre zirveden bakarak onu taçlandırmakta, bağrından çıkmış olduğu bu güzelliğe ihtişam katmaktadır. Ancak aynı zamanda parçası olduğu kentte o denli egemenlik kurmuştur ve o denli yukarıdan bakmaktadır ki bütün şehir ulu kubbesinden bir gözetleme kulesinden seyredermişcesine görülebilir.[19]

Civardaki Aya İrini Kilisesi ile Sergios ve Bakhos Kilisesi (527; Küçük Ayasofya Camii) İustinianos'un diğer iki önemli anıtıdır. Bu binalarda görülen İustinianos dönemi mimari tarzının özelliği, yükseltilmiş ve kubbeyle örtülmüş merkezi mekândır. İustinianos bu şaheserlerin yanı sıra, birçok küçük kilise, han, sarnıç veya saray gibi kamusal işlevlere adanmış bina yaptırmıştır. İzleyen dönemlerde İustinianos döneminin belirlediği tarzda kiliselerin yapımı süregelmiştir. Kare tabana oturan haç planı, 9. yüzyıldan itibaren yerleşmiş olan standart Bizans kilise formuydu. Merkezi kubbe İustinianos dönemindeki örneklerde görüldüğü gibi yükseltilmişti. Ancak şimdi, pandantifli bir geçiş sağlamak yerine, merkezi kubbe bir tambur üzerine oturtulmuştu. Bu nedenle dikey hat 6. yüzyıl kiliselerine oranla önem kazanmıştı.[20] Ayia Teodosia Kilisesi (9. yüzyıl, sonradan Gül Camii), Konstantinos Lips Manastırı (907, şimdi Fenari İsa Camii), 14. yüzyılda yapılmış benzersiz freskleri ve mozaikleriyle ünlü Kora Manastırı (4. ya da 6. yüzyıl, şimdi Kariye Camii), Pantokrator Manastır Kilisesi (12. yüzyıl, şimdiki Zeyrek Camii), Pammaka-

19 Prokopios (1914), s. 13.
20 MacDonald (1979), s. 41.

ristos Manastır Kilisesi (12. ya da 13. yüzyıl, şimdi Fethiye Camii), Panayia Muhliotissa Kilisesi (13. yüzyıl, Moğolların Meryemi Kilisesi olarak da bilinir) ve Ayios Andreas Manastırı Kilisesi (6. yüzyıl, şimdiki Koca Mustafa Paşa Camii), dikey hatların önem kazandığı bu dönemin başlıca eserleriydi. Bu binalar fetihten sonra camiye çevrilmişler ve bir ölçüde tadilat geçirmişlerse de bugüne kadar gelmişlerdir. Yarımadanın muhtelif yerlerine serpiştirilmiş bu yapılar, Bizans ve Osmanlı mahallelerinin nüvesini oluşturmuşlardır.

Bizans'ın mimari üslubundaki gelişmeler konut mimarisine de yansıdı. 6. yüzyıldan itibaren Bizans konut mimarisi Roma'daki prototiplerden farklı bir gelişim çizgisi izledi. 10. yüzyıla gelindiğinde, tipik bir Bizans evi iki veya üç katlıydı ve üst katlar her zaman zemin kat alanının dışına taşardı. Bu taşmalar Osmanlı döneminde de çok görülecek olan cumbalı pencere biçimine dönüştü. Evin merkezi, diğer odaların etrafında toplandığı büyük bir salondu.[21] Bu plan Roma tarzındaydı; aynı zamanda Türk evinin de kullanım ilkelerini hazırlıyordu.

11. yüzyıldan itibaren Akdeniz ve Karadeniz ticaretinde artan rolleriyle orantılı olarak yabancı cemaatler de büyüdü.[22] 10. yüzyıldan başlayarak yabancılar, kentte belirli bölgelerde bazı imtiyazlar edinmeye başladılar. İtalyan kolonileri en önemlileriydi. Örneğin Amalfililer 944 yılında ilk imtiyazı elde edip şimdiki Eminönü'ne tekabül eden bölgeye yerleştiler. 992 yılında Venediklilere Amalfililerin hemen batısında bir bölge tahsis edildi. Pisalılar ve Cenevizliler 12. yüzyılda biraz daha batıda kalan bir bölgeye yerleştiler. Diğer yabancı cemaatler, 12. yüzyılda Venedik mahallesinin civarına yerleşen Almanlar, aynı bölgede yerleşen Marsilya ve Narbonne'dan bazı tüccarlar ve kendilerine arazi tahsis edilmeyen bir İspanyol tüccar kolonisiydi.

Araplar ve Yahudiler en büyük azınlık gruplarını oluşturmaktaydılar. 673-679 yıllarındaki Arap muhasarasından beri kentte var olan Müslümanlar, yarımadanın doğusundaki mahallelerine 8., 12. ve 13. yüzyıllarda üç cami yapmışlardı. Yahudilerin kent sınırları içinde yaşamaları yasaklanmış, Galata'da bir mahalleye yerleşmeye mecbur tutulmuşlardı. Ancak, Eminönü'nde bugünkü Yeni Cami'nin bulunduğu bölgede, deniz surları dışında yaşayan Yahudiler de vardı. Yahudilere uygulanan ayırım politikası imparatorluğun sonuna kadar sürmedi ve 13. yüzyılın ikinci yarısında, Marmara sahilinde, Vlanga'da (bugün Langa) yerleşmelerine izin verildi.

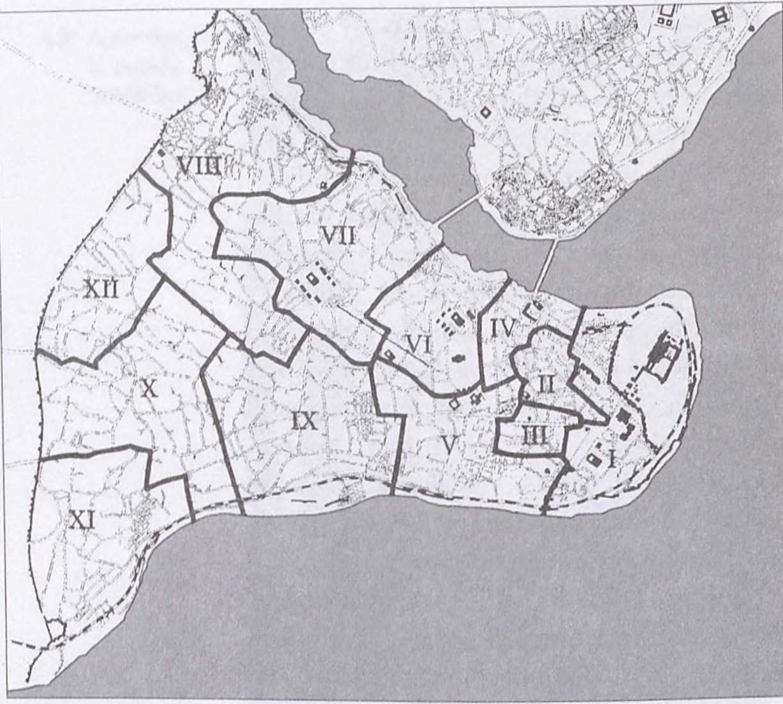
Her ne kadar Yahudiler Galata'nın en eski sakinleri olmuşlarsa da, I. Manuel Komnenos döneminde (1143-1180) Cenevizlilere de Haliç'in İstanbul kıyısındaki kolonilerine ek olarak, Galata'da yerleşme imtiyazı tanındı. Bunun sonucunda, Bizans İmparatorluğu'nun son yüzyıllarında, Galata bir Ceneviz kolonisi olarak gelişti. 1303 yılında koloninin sınırları belirlendi, ancak sur inşa etme izni verilmedi. Cenevizliler kolonilerinin sınırlarını belirlemek üzere önce derin bir hendek kazmışlar, ancak ertesi yıl çıkan yeni inşaat kurallarında binalardaki yükseklik hadleri kaldırılınca, bu hendek boyunca yer yer bazı kalevari yüksek yapılar inşa etmişlerdi. 1316 yılında Galata surlarının ilk bölümü inşa edilecek ve 1349'da surların kuzey bölümü ve Galata Kulesi tamamlanacaktı. Daha sonra, 1387 ve 1397 yıllarında, koloni kuzeybatı yönünde genişledikçe, yeni edinilen bölgeler sur içine alındı, son olarak da tepenin Boğaz'a inen doğu yamacı surlarla kuşatıldı.[23]

Görüldüğü gibi, Bizans etnik temelde ayrılmış mahallelerde birçok dil konuşulan

21 De Beylié (1902), s. 199-200; De Beylié (1903), s. 3; Celal Esat (1909), s. 231-232.

22 Kentin yabancı cemaatleriyle ilgili bu bölümdeki bilgiler için, bkz. Janin (1964), s. 245-260.

23 Eyice (1967), s. 12-25.



14) Fatih tarafından oluşturulan İstanbul nahiyeleri.

bir kentti. Kentin bu yapısı dikkate alınınca, Osmanlıların değişik etnik unsurlara göre dağılan mahallelerinin, sadece İslami geleneğin gereği değil, onlardan önceki Bizans yerleşme politikalarının da devamı olduğunu düşünmek gerekir.

15. Yüzyıl

30 Mayıs 1453'te, Fatih Sultan Mehmet Konstantinopolis'e merasimle girip kenti payitaht ilan etti ve imparatorluğunun idari, iktisadi ve dini merkezi yapmak amacıyla yeni bir imar faaliyeti dönemi başlattı. Burada, kente Osmanlı döneminde genellikle İstanbul denmesi konusuna değinmekte yarar vardır. Kentin adının Konstantinopolis'den İstanbul'a dönüşmesi Osmanlı hükümdarlarının bilinçli bir kararının sonucu değildir. Daha önce de belirtildiği gibi, 20. yüzyıla kadar resmi evraklarda İstanbul adıyla birlikte Konstantiniye de kullanılıyordu. "İstanbul" adı, kentin Bizanslı sakinleri tarafından 10. yüzyıldan beri kullanılagelen ve Grekçe'de "kentte" anlamındaki "eis tin polin" kelimesinden gelir. Bazı 15. yüzyıl belgelerinde bir kelime oyunu ile "İslambol" adı kullanılmıştır. Ancak, genel olarak İstanbul veya İstanbol kullanımı yaygındı.[24]

Fatih'in başlıca ilk iki işi, Osmanlı kentinin de batı sınırını belirleyecek olan Teodosios Surları'nın onarımı ve kentin tekrar iskânı oldu. 15. yüzyılın başlarında Konstantinopolis'in nüfusu sadece 50.000 kadardı ki, bu sayı fetihten önce kentten kaçış sonucu daha da düşmüştü.[25] Fatih, belirli bir süre içinde dönen her kaçağın evine tekrar yerleşip dininin gereklerini yerine getirmesine izin verdi. Dahası, savaş esirlerinin beşte biriyle ailelerini Haliç boyunca iskân ederek onlara ev verdi ve belirli bir süre vergi muafiyeti tanıdı. Son olarak, esir düşerek köle olanlara da fidyelerini ödemeleri koşuluyla kentte yerleşme izni verdi, konut ve geçici vergi muafiyeti tanıdı; fidyelerini onarım faaliyetlerinde çalışarak ödemeye teşvik etti. Ancak en kestirme iskân yolu imparatorluğun çeşitli yerlerinden Müslüman, Hıristiyan ve Yahudileri mecburi iskânla İstanbul'a getirtmek oldu. İstanbul'un ticari hayatını canlandırmak amacıyla bazı tanınmış tacirler de yeni başkente göçmeye teşvik edildiler.[26] Yöntemleri farklı olsa da Fatih'in başkenti iskân çabaları, kentin kurucusu I. Constantinus'un politikalarını çağrıştırmaktadır.

Bu dönemin nüfus sayımı bilgileri kesin sonuçlara varmamıza yeterli olmamakla birlikte 1478 ile 1489 arasındaki on bir yılda Hıristiyan ve Yahudi hanelerindeki artış, yeniden iskân politikasının başarılı olduğunu göstermektedir. 1478 yılında 5162 olan Hıristiyan hane sayısı 1489'a gelindiğinde 5462'ye, aynı zaman diliminde Yahudi hane sayısı ise 1647'den 2491'e ulaşmıştır.[27]

Fetihten sonra İstanbul'un yeniden in-

24 İnalcık, EI^2, 4, s. 224.

25 Schneider (1962), s. 1-39; Barkan ve Ayverdi (1970), s. xiii.

26 İnalcık, EI^2, 4, s. 225; Barkan, s. xiii.

27 İnalcık, EI^2, s. 243; Barkan, s. xiv-xv.

15) G.Vavassore'nin İstanbul Panoraması (yaklaşık 1520).

şasında temel hedef, Müslüman cemaatlerin İslamın gereklerine göre yaşayabileceği bir şehir yaratmaktı. Müslüman mahalleleri külliyeler çevresinde gelişti. Kentin fiziki yapısını da İslamın içtimai kurallarına göre düzenlemek amacıyla, emlak sahipleri taşınmaz mülklerini ve topraklarını belirli koşullarda kullanılmak üzere vakıflara devrettiler. Bu vakıflara mülk devreden emlak sahipleri, bunların ancak İslam'ın gereklerine göre hayırlı işlerde kullanılabileceği koşulunu getiriyorlardı.[28] İlk vakıf, bizzat Fatih Sultan Mehmed tarafından kurulan ve kente girdiği gün camiye dönüştürülen Ayasofya'ya aitti.

I. Constantinus'un kenti bölgelere bölmesini andıran bir biçimde Fatih de İstan-
14 bul'u on üç nahiyeye ayırdı. Bunların birincisi Ayasofya çevresiydi. Diğer on iki nahiye padişahların ve paşaların kentin fethinden sonraki yetmiş yılda yaptırdıkları külliyelerin çevresinde oluştu. Nahiyelerin alt birimi olan mahalleler ise, vakıflarca desteklenen daha küçük camilerin, yatırların veya tekkelerin çevresinde gelişti. 1546-1596 arasındaki elli yılda İstanbul'daki vakıf sayısının 1.594'ten 3.180'e çıkışı, başkentin ne kadar büyük bir hızla bir İslam kentine dönüştürüldüğünü göstermektedir.[29]

Bizans kentinin sokak dokusundaki belirleyici dönüşüm Fatih devrinde başlamış olmalıdır. Yukarıda Bizans sokaklarının düzensiz ve yoğun bir dokuda olduğunu belirtmiştik. Ancak Bizans döneminde

28 Gibb ve Bowen (1957), s. 164. Vakıfların amaçları çok değişikti. Cami, tekke gibi dini yapılardan, medrese, mektep, kütüphane gibi eğitime yönelik binalara, çeşme, yol, sukemeri, kaldırım veya köprü gibi yapılara; hayır işlerine tahsis edilen, hastahane, han veya imaret gibi tesislere kadar uzanan bir zincirdi bu.

29 İnalcık, EI², s. 226-35.

16) Fatih Camii



önemli büyük meydanları birbirine bağlayan ana arterler mevcuttu. 15. yüzyılda kent, her biri merkezi bir düğümden başlayarak kendi kendine yeterli nahiyeler ve mahalleler biçiminde gelişmeye başlayınca, büyük meydanların ve geniş arterlerin önemi azaldı; bunlar azar azar çevrelerindeki mahalleler tarafından adeta yutuldular. Ancak, Bizans düzeni hemen ortadan
15 kalkmadı. Giovanni Vavassore'nin 1520' lerde yaptığı planda hâlâ kentin bölgelerini bağlayan geniş arterler gözükmektedir. Oysa, 16. yüzyılın sonlarına doğru yapılan planlarda bunlar yoktur.[30]

Bir İslam kenti oluştururken Fatih en büyük yatırımlarını dini binalara yaptı. Bu süreç Ayasofya'nın camiye dönüştürülmesiyle başladı, on yedi kilisenin camiye dönüştürülmeleriyle devam etti. Fatih, Haliç surları dışında, Hz.Muhammed'in sancaktarı Ebu Eyyub el-Ensari'ye bir türbe yaptırdı ve bu mekân kısa zamanda bir Müslüman ziyaretgâhı oldu. Ayrıca kent birçok yeni camiyle doldu. Dördüncü tepenin üstüne, Havariyyun Kilisesi'nin arsasına yapılan Fatih Külliyesi (1471) kente Osmanlı mührünü vuran sembolik bir adımdı: İmparator Constantinus'un kilisesinin yerini yeni hükümdar Sultan II. Mehmet'in camii alıyordu. Nüfus yoğunluğu nisbeten düşük bir bölgede, Edirnekapı'ya giden yol üzerinde yapılan külliye, çevresinde Müslüman mahalleleri oluşmasında adeta bir mıknatıs görevi görmüştü. 16
II. Mehmet'in bu külliyesi, sonradan oluşacak ve Osmanlı İstanbul'una kendine özgü muhteşem siluetini kazandıracak olan diğer külliyelerin öncüsüdür.[31]

Fatih Sultan Mehmet'in saltanatında, İstanbul'da, kiliseden dönüştürülen 17 camiye ilaveten 190 cami, 24 mektep ve medrese, 32 hamam, 12 han ve bedesten inşa edildi.[32] Kapalıçarşı'nın merkezi kısmı Fatih döneminin başlarında bitti. Yani bir İslam kentinin başlıca iki unsuru olan merkezi cami ve bedesten, Ayasofya ve Kapalıçarşı'da vücut bulmuştu.[33] Bizans Mese'sinin doğudaki kısmı ana arter olarak kullanılmaya devam ediyor, şimdi İslam kentinin bu iki merkezini bağlıyordu.

Osmanlı imparatorluk saraylarının inşası da Fatih döneminde başlamıştır. Fetihten hemen sonra II. Mehmet, Tauri Forumu'nun güneyinde, Eski Saray'ı inşa ettirdi. (Bugün sarayın yerinde İstanbul Üniversitesi ve Süleymaniye Külliyesi bulunmaktadır.) Ancak, kısa bir süre sonra imparatorluk sarayının daha mümtaz bir konumda olması gerektiğine karar vererek sarayı yarımadanın doğu ucuna taşıdı. 1459 ile 1465 yılları arasında bugün Topkapı Sarayı olarak bildiğimiz yapının neredeyse tümü tamamlandı. Topkapı Sarayı, Dolmabahçe Sarayı'nın 1856'da yapılışına kadar padişahların ikametgâhı olarak kaldı.

16. Yüzyıl

İstanbul'un nüfusu 1477'de 16,326 ha-

30 İnalcık, EI², s. 226-235.

31 Kuban (1970), s. 31.

32 Barkan (1970), s. xi. Bu camilerden 112'si halen mevcut olup, 92'si ibadete açıktır.

33 İnalcık, EI² 4, s. 227.



17) Süleymaniye Külliyesi'nin havadan görünüşü (1910 civarı). Arkada Haliç ve Unkapanı Köprüsü görülüyor.

neden 1535 yılında 80,000 haneye çıkmıştı. Bu hızlı artış nüfusun İstanbul yarımadasında yoğunlaşmasına ve Tophane, Fındıklı, Cihangir ve Kasımpaşa'da yeni mahallelerin oluşmasına yol açtı. Her ne kadar İstanbul'un nüfusu 16. yüzyıl boyunca hızla arttıysa da, Müslüman-gayrimüslim oranı oldukça sabit kaldı. 1477 ve 1535 sayımlarının ikisinde de Müslümanlar nüfusun %58'ini, Hıristiyanlar %32'sini, Yahudiler ise %10'unu oluşturmaktaydılar.[34] Bu oranlar sonraki yüzyıllarda çok az oynadı. Örneğin 19. yüzyılın sonlarında Müslümanlar nüfusun %55'ini oluşturuyordu.

Genişleyen mahalleler Bizans caddelerini giderek kemirdiler; 16. yüzyılın sonlarına gelindiğinde bu arterler kayda değer ölçüde küçülmüşlerdi. Nüfus yoğunluğu o hadlere varmıştı ki kent surlarına ve anıtlara bitişik birçok konut yapılmıştı. 1558 tarihli, ama pek de ciddi uygulanmayan bir iradeyle kent surlarına bitişik konut yapımı yasaklandı. Fakat konut açığı öylesine fazlaydı ki, bazı sarayların ve köşklerin bahçeleri dahi yapılaşmaya açıldı.[35]

16. yüzyıl, yoğun inşaat faaliyetinin görüldüğü bir dönem oldu. Anadolu-Türk mimari unsurlarıyla, daha 6. yüzyılda mükemmeliyete erişen Bizans motiflerinin karışımından oluşan mimari formlar, 16. yüzyıl İstanbul'unun muhteşem mimarisini yarattı. Kanuni Sultan Süleyman'ın uzun süren saltanatı (1520-1566) boyunca, İstanbul birçok anıt kazanmış ve büyük mimar Sinan'ın (1492-1588) eserlerinde klasik Osmanlı mimarisi doruğuna ulaşmıştır.[36] Kronikler imparatorluktaki 300 yapıyı Sinan'a maletmektedirler ki bunların 120 tanesi İstanbul'dadır. Dola-

34 İnalcık, EI² 4, s. 243, 321.

35 age, s. 235-236.

36 Mimar Sinan, üzerinde en çok çalışılmış Osmanlı mimarıdır. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Egli (1954); Eyice, İA 5:2:1214/57-75; Goodwin (1971), s. 196-283; Konyalı (1950); Kuban (1982), s. 62-73; Sözen ve diğerleri (1975), s. 159-247.



18) Şehzade Camii.

yısıyla, 16. yüzyıl İstanbul'unun mimari anıtsallığı, büyük ölçüde Sinan ve hamisi Kanuni'yi, onun hasekileri, kızları, oğulları, vezirlerini ve vârisi II. Selim'i çağrıştırır.

Sinan'ın eserlerinde mekân ve binalar birbirlerini tamamlar ve birbirlerine ihtişam katarlar. Onun yapılarının siluetleri konumlarıyla bütünleşirken, aynı zamanda da o mekâna hareket ve yükseklik kazandırırlar. Cami, dini ve fiziki odak olarak, diğer bağlı yapılara egemendir. Caminin merkezi konumu, büyük bir kubbe, bu kubbeden aşağıya bir çağlayan gibi inen küçük kubbe ve yarım kubbelerle vurgulanmıştır. Kubbenin altında, altıgen ve sekizgenlerle oynayan Sinan, yapının her unsurunun tekliğini ve berraklığını ince ince işleyen büyük bütünleşmiş bir alan yaratmıştır. Sinan'ın hacim ve mekân araştırmalarının altında yapısal berraklığın rasyonel bir ifadesi yatar. Doğan Kuban'ın sözleriyle, Sinan'ın başlıca tasarım ilkesi, "kubbeyi ölçü birimi olarak kullanırken taşıyıcı gövdeyi kitlesel sürekliliğin ifadesi olarak vaz etmekti".[37]

Sinan'ın külliyeleri, fetihten hemen sonra Fatih Külliyesi'nin inşası ile başlayan sürecin, yani İstanbul'un kent formuna bir İslam ve Osmanlı tanımı getirme sürecinin nihai noktasıdır. Külliyeler kentin düzensiz dokusunu, geometrik ve bir eksen doğrultusundaki planlarıyla kırarlar. Kendi içlerinde bütünselliği olan ve merkezi bir yapı çevresinde düzenlenen bu kompleksleri, dış çevreye bağlayan ana arterler yoktur. Bu nedenle külliyelerin Osmanlı kentlerindeki içe dönük yaşam biçimini anıtsal ölçekte yansıttıklarını söyleyebiliriz.

Üçüncü tepeyi taçlandıran Süleymani- 17
ye Külliyesi, Eski Saray arazisinin bir kısmına yapılmıştır. Camiden başka, beş medrese, bir darüşşifa, bir tıp mektebi, bir imaret, bir kervansaray, muhtelif türbeler, dükkânlar ve çeşmelerden oluşan Süleymaniye Külliyesi devasa bir dini ve toplumsal sitedir. Görsel olarak külliyeye azametli kütlesiyle cami egemendir. Bu yapıda Sinan, Ayasofya'nın mekânsal ve yapısal özelliklerinin yorumunu yapmaktadır. Mimaride en mükemmel iç mekânlardan biri olduğu kabul edilen, İustinianos döneminin bu ulu kilisesi, fetihten beri Osmanlı mimarlarına meydan okuyordu. Sinan, Ayasofya'nın tonoz sistemini Süleymaniye'de taklit etmiştir. Cami iki yarım kubbeyle desteklenen bir merkezi kubbeyle örtülmüştür; ancak Ayasofya'da görülen, kilise iç mekânının uzunlamasına bazilikal yapısı, Süleymaniye'de mekânın merkeziliği ile tezat teşkil eder. Bu, merkezi nefin yanlara doğru açılmasıyla gerçekleştirilmiştir. Böylelikle Sinan, Süleymaniye'de tümüyle algılanabilen bir iç mekân yaratmış, Ayasofya'nın "ulviliği" yerine rasyonelliği geçirmiştir.[38]

Süleymaniye Külliyesi, Osmanlı İmparatorluğu'nun altın çağının nihai ifadesi olarak görülür. Aynı dönemde, İstanbul'un Osmanlı uygarlığının merkezi olduğu düşüncesi de yerleşmiştir. İmpara-

37 Kuban (1982), s. 70-71.

38 age, s. 66.

torluğun zenginliği büyük yatırımları mümkün kılmış, böylelikle geniş çaplı inşaat faaliyetine girişilmiştir. Bu faaliyetin önemli bir bölümünü Sinan'ın külliyeleri oluşturmuştur. Bunların en önemlileri, dördüncü tepenin üstündeki Sultan Selim
18 Külliyesi (1522), üçüncü tepedeki Şehzade Külliyesi (1548), Topkapı'ya yakın Kara Ahmed Paşa Külliyesi (1555), Edirnekapı'daki Mihrimah Sultan Külliyesi (1565) ve At Meydanı'nın güneyindeki Sokollu Mehmed Paşa Külliyesi'dir (1571).

Sinan'ın eserleri yalnızca İstanbul yarımadasında değil, Üsküdar'da ve Haliç'in kuzeyinde yeni oluşan mahallelerde de yükselmiştir.

17. ve 18. Yüzyıllar

17. ve 18. yüzyıllarda İstanbul, 15. ve 16. yüzyıllardaki gelişme çizgisini izlemişti. Ancak, imparatorluğun iktisadi gücündeki azalma nedeniyle, imar faaliyetleri ölçek olarak daha önceki dönemlerle karşılaştırılamaz. Gene de, kentin nüfusu artmaya devam etti. 17. yüzyılda İstanbul ve kazalarında 700.000 ile 800.000 arasında bir nüfus yaşıyordu.[39] Bu, neredeyse 1535'teki nüfusun iki katıydı.[40] Yalnız İstanbul tarafının nüfusu artmakla kalmadı, Üsküdar, Kasımpaşa ve Tophane de hatırı sayılır bir büyüme yaşadı.

17. yüzyıl, başkente iki anıt kazandırdı: At Meydanı'nın batısında eski Bizans sarayının arazisinde Sultanahmet Külliyesi (1616) ve Eminönü'de, sahilde Yeni Cami (1597-1663). 17. yüzyılın ikinci yarısında, eski Mese, yani Divanyolu boyunca daha küçük camiler ve medreseler yapıldı. Ancak, 17. yüzyılda inşa edilen dini bina sayısı, 15. ve 16. yüzyıllardaki sayılarla karşılaştırılamaz.[41]

18. yüzyılda İstanbul, kayda değer anıtsal yapı inşaatına sahne olmamışsa da, Avrupa mimarisindeki modaların benimsenmesine doğru ilk adımlar atıldı. 1720'de Osmanlı Devleti Paris'e ilk elçisi olarak Yirmisekiz Mehmet Çelebi'yi gön-



19) Nuruosmaniye Camii. 19. yy sonu.

derirken diplomatik görevine ek olarak Mehmet Çelebi'ye, "kaleleri, fabrikaları ve Fransız medeniyetinin mahsullerini ziyaret edip Osmanlı mülkünde yararı olabilecek şeyleri tesbit etmesi" tembih edilmişti.[42] XIV. Louis'nin Paris'inden döndükten sonra, gördüklerini seyahatnamesinde aktaran Mehmet Çelebi, sadece askeri ve teknik konuları değil, sarayları, bahçeleri, operaları ve tiyatroları büyük bir hayranlıkla anlatmıştır.[43] Elçinin Fransız sarayı hakkındaki masalsı anlatımlardan etkilenen saray çevreleri Avrupa tarzında saray ve bahçelerin inşasına giriştiler. Birçok yabancı sanatçı ve mimar İstanbul'a davet edildi. Bu dönemde yapılan muhteşem saraylar, 1730'ların ayaklanmalarında tümüyle yok oldu. Ancak, İstanbul'a getirdikleri mimari dil yaşadı, Osmanlı baroku

39 Mantran (1962), s. 47.

40 80.000 hanenin nüfusunun yaklaşık 400.000 olduğu hesaplanmıştır.

41 Kuban (1970), s. 35.

42 Berkes (1964), s. 33'te verildiği şekliyle.

43 Yirmisekiz Mehmet Çelebi (1970), s. 55-68.

dediğimiz kavisli cepheler, uzun kavisli saçaklar ve girift yüzey süslemeleri ortaya çıktı.[44]

Osmanlı barokunun en çarpıcı örnek-
19 leri arasında ikinci tepedeki Nuruosmaniye Camii'ni (1775) ve Aksaray civarındaki Laleli Camii'ni (1763) sayabiliriz. Mehmed Çelebi'nin uzun uzun anlattığı Fransız bahçelerindeki şelaleler ve su oyunlarının yankıları 18. yüzyıl Osmanlı çeşmelerine yansımıştı. Bu tarihe kadar İstanbul'un anıtları, yalın dikdörtgen hatları ve sade yüzeyleriyle biliniyordu. Şimdi Fransa'dan ilham alan kavisli duvarlar sokak cephelerine yeni bir pitoresk hava katmaktaydı.

Her ne kadar İstanbul yarımadası erken 17. yüzyıldan 1840'lara kadar durağan bir süreç yaşadıysa da, bu dönem Galata için bir büyüme zamanı oldu. İstanbul'un fethinden kısa bir süre sonra Fatih, Galata'nın yönetimini de Osmanlı denetimine almıştı. Osmanlı yönetimi altında kozmopolit bir liman şehri olarak gelişen Galata, yapı dokusu açısından İstanbul'dan oldukça farklıydı. Haritalara bakılırsa ve17. yüzyıl Osmanlı gezgini Evliya Çelebi'nin anlattığına göre, Galata Surları içinde bahçeler yoktu ve binaların çoğu kâgirdi.[45]

Galata Surları haricindeki görüntü ise oldukça farklıydı. 18. yüzyıla kadar bağlar ve meyva bahçeleriyle kaplı olan Pera, "Pera Bağları" (*vignes de Pera*) olarak bilinirdi. 17. yüzyılda başta İngiliz, Fransız, Venedikli, Hollandalı ve Cenovalı sefirler olmak üzere Avrupalı zenginler, ayrıca Osmanlı tebaası Hıristiyanlar, Pera'da bahçeler içinde geniş konaklar inşa ettiler. Ticari bir merkez olan Galata'nın tersine Pera bir üst sınıf ikametgâh bölgesi olarak gelişti.[46] Ancak bu gelişmelerin yanı sıra, 18. yüzyılda Pera'ya bitişik Aya Dimitri adlı Rum köyünün (Tatavla) ve Taksim'deki Ermeni mahallelerinin gelişmesi, bu zengin sınıf bölgesini iktisadi açıdan daha heterojen hale getirdi.[47]

18. ve 19. yüzyıllar boyunca Pera fiziki bakımdan bir Avrupa mahallesi olarak gelişti. Üç başlıca Katolik kilisesi olan Santa Maria Draperis, Saint Antoine ve Sainte Trinité bu dönemde inşa edildiler. Avrupalı koloni ayrıca bu dönemde kendi kamu hizmetlerini yürütmeye başladı. Örneğin Taksim'de biri Ermenilere, diğeri Fransızlara ait iki hastahane kuruldu.[48] Ancak Pera'daki gerçek inşaat patlaması 1838'den sonra yaşandı.

---

44 İstanbul'da 18. yüzyıl mimarisinin bir tahlili için bkz. Kuban (1954); Arel (1975).

45 Evliya Efendi (1937), s. 52.

46 Mantran (1962), s. 77-78.

47 İnciciyan (1956), s. 94.

48 age, s. 156, not 4.

2

19. YÜZYILDA OSMANLI İMPARATORLUĞU

1838 ile 1908 yılları arasında Osmanlı İmparatorluğu eski düzenini çağdaşlaştırmak için yoğun bir toplumsal ve iktisadi çaba harcadı. 1838 Ticaret Anlaşması ile 1908'de Jön Türk Devrimi'ne kadarki dönemi kapsayan bu zaman diliminde imparatorluk genelinde yaşanan değişimler, İstanbul'da girişilen kentsel büyüme modelleri ve planlama çalışmalarına da yansıdı. Biri iktisadi, diğeri siyasi bu iki olay, imparatorluğun tarihinde iki dönüm noktasıdır.

1838 Ticaret Antlaşması'yla İngiliz tüccarına yerli tüccarlarla aynı haklar tanınarak, imparatorluğun her yerinde mal satın alma hakkı İngilizlere de verilmişti.[1] Aynı yıl içinde diğer Avrupa ülkeleriyle de benzeri anlaşmalar yapılmıştı. Bu gelişmelerin sonucunda imparatorluk bir açık pazar haline geliyor ve on yıllık bir zaman dilimi içinde ticaret dengesi on beşe bir oranında Avrupalıların lehine değişiyordu.

İlgilendiğimiz dönemi noktalayan 1908 Jön Türk Devrimi ise, bir açıdan bakıldığında, Osmanlı İmparatorluğu'nun sonunun habercisi ve 1923'te Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşuna giden yolu aydınlatan olaydı. Ancak bir başka açıdan Jön Türk Devrimi, II. Abdülhamid'in otokratik idaresini meşruti bir hükümetle değiştirerek imparatorluğu kurtarmayı amaçlayan bir teşebbüs olarak da nitelenebilir. Jön Türkler, 1918'de imparatorluğun I. Dünya Savaşı'nda mağlubiyetine ve muzaffer müttefikler tarafından dağıtılmasına kadar iktidarda kaldılar.

Jön Türkler, devletin ve toplumun radikal reformlara tabi tutulması gerektiğine inanan reformcular ve devrimcilerdi. Bir paradokstur ama, Balkan Savaşları ve I. Dünya Savaşı sırasında imparatorluğu da etkileyen dış siyasi durum, Jön Türklerin çabalarını baltalamış ve daha sıkı bir devlet denetimi, baskı rejimi, istibdat ve sonuçta hezimete giden yolu açmıştı. Öte yandan, parlamenter sistemi kurma ve radikal sosyal reformlar yapma girişimleri başarısız ve eksik de olsa 1923'te saltanatın kaldırılmasının yolunu açmıştı.[2] Jön Türklerin en önemli katkıları, özellikle İstanbul'da, bayındırlık alanında oldu. Yeni rejimin denetiminde başkentte yeni ve etkin bir beledi- 20
ye örgütlenmesi gerçekleşti, kapsamlı bir kent inşaat projesi uygulandı. Bu süreç içinde polis, itfaiye, ulaşım hizmetleri gibi birçok alan yeniden düzenlendi. Bernard Lewis'in belirttiği gibi: "Jön Türkler Osmanlı Devletine anayasal bir rejimi getirmeyi başaramamış olabilirler. Ama İstanbul'a kanalizasyonu getirdiler".[3]

1838 ile 1908 arasındaki yetmiş yılda beş padişah saltanat sürmüştü: II. Mahmud (1808-1839), Abdülmecid (1839-

1 Issawi (1966), s. 39.
2 Lewis (1961), s. 226-228.
3 age, s. 228.

1861), Abdülaziz (1861—1876), V. Murat (1876) ve II. Abdülhamid (1876-1909). II. Mahmud Batı'yı örnek alarak askerlik, eğitim ve mülki idare alanlarında bir dizi reform başlattı. Abdülmecid ve Abdülaziz gerçek anlamda onu izleyerek, Batılılaşmanın savunucuları oldular. Reform hareketini Avrupa modeli bir resmi politika haline getiren Tanzimat Fermanı ise 1839'da, Abdülmecid zamanında imzalandı. Bu fermanla imparatorluğun tarihinde ilk defa, padişahla tebaası arasındaki ilişki tanımlanıyor ve yasalara bağlanıyordu. Eşitlik, özgürlük ve insan hakları kavramları Osmanlı siyasi söylemine böylelikle girmişti. Ancak, Fransız Devrimi'nin sloganlarından alel acele ve yüzeysel bir biçimde devşirilen bu terimler kitlelere inmiyor, bunun yerine imparatorlukta yerleşmeye başlayan çok uluslu burjuvazinin taleplerine cevap veriyordu. Tanzimat Fermanı böylelikle 1838 anlaşması tarafından olanaklı kılınan Batı iktisadi denetimi için gerekli kurumları hazırlıyordu.

Batılılaşma yönündeki eğilim, 1839'da belirlenen hat boyunca, II. Abdülhamid döneminin ileri yıllarına kadar sürdü. Abdülhamid, her ne kadar Tanzimat anlamında reformcuysa da kendisinden önceki padişahların ve devlet adamlarının benimsemiş oldukları liberal ve anayasal fikirlerin karşısındaydı. Uzun saltanat döneminin özelliği bir yandan otokratik bir idare biçimi ve İslami ideallere dönüş, öte yandan Batılı anlamda reform ve dönüşümlere tanık olunmasıydı.[4]

Her ne kadar Abdülhamid döneminde belirli bir ölçüde zayıfladıysa da, Tanzimat ideolojisi bu çalışmanın kapsadığı 70 yıl boyunca gücünü sürdürmüştü. Bu ideolojiyi klasik Osmanlı geleneğinden ayıran iki ana kavram vardı. Birincisi, Batının üstünlüğünün kabul edilişi ve Batı kurumlarının ve yöntemlerinin ithalinin Osmanlı toplumunun sorunlarına çözüm getireceği inancıydı. İkincisi ise bu yeni kurumların ve yöntemlerin yerleşmesine engel olacak eski kurumların bertaraf edilmesi gereğiydi.[5]

Batı'nın üstünlüğünün kabullenilmesinin tarihi 18. yüzyıla, bir dizi askeri yenilgi sonucu Osmanlı yönetici sınıfının Avrupa'yı, imparatorluğu canlandırmak için bir kaynak olarak görmek zorunda kalmasına kadar uzanır. Ancak, 1839'a kadar Batılılaşma, teknoloji, bilim ve eğitim alanlarıyla sınırlı kalmış ve neredeyse tümüyle devletin askeri gücünü geliştirmek amacını gütmüştü. Tanzimat Fermanı'yla birlikte, Batının fikri yapısı da ithal edilmiş ve bu durum toplumda daha radikal değişikliklere yol açmıştı.

Geleneksel Osmanlı sisteminde kamu sağlığı, eğitim, sosyal güvenlik gibi sosyal programların yürütülmesi bir merkezden idare edilmeyerek, muhtelif özerk cemaatlere, yani milletlere, loncalara ve tarikatlere bırakılmıştı. Tanzimat dönemindeki reform yanlıları, kanunların toplanmasını, sistemleşmeyi ve merkezi denetimi gündeme getirerek bu sisteme son verdiler.[6] Örneğin inşaat ilke ve kuralları aracılığıyla Batı anlamında kent yönetimini ve kent dokusunun fiziksel ıslahını kolaylaştıran hukuk reformu, Tanzimat'ın daha geniş merkezileştirme programlarının bir ürünüdür. Tanzimat Fermanı'nı izleyen dönemde İstanbul, Avrupa tarzı belediyeciliğin ve 19. yüzyıl Batı tarzı kent planlaması ilkelerinin deneyden geçirildiği bir arenaya dönüşmüştü.

1838 ile 1908 arasındaki gelişmeler, salt Tanzimat dönemi reformlarının üstyapısına bağlı değildi, ulusal ekonomik durum da hayati bir rol oynamıştı. Bu aşamada, Batı etkisinin boyutlarını daha iyi anlamak için, Osmanlı ekonomisine ve endüstriyel gelişme düzeyine kısaca göz atmakta yarar vardır.

19. yüzyılın ilk yarısında Osmanlı ima-

---

4 age, s. 178.
5 Polk ve Chambers (1968) içinde Shaw, s. 32.
6 age, s. 32-33.



20) İstanbul'un daireleri, 1857. Haritada Emirgan (8), Büyükdere (9) ile Beykoz (10) ve Beylerbeyi (11) gösterilmemiştir. Kadıköy (13) Üsküdar'ın güneydoğusundadır. 14. daire Adalar'dı.

lat sanayii çok ciddi bir rekabetle karşılaşmıştı. Bu rekabetin kökeni, 18. yüzyılın ortalarında Fransa'da ithal pamuklu ipliğe konan gümrük vergisine ve İngiltere'de iplik eğirme makinasının gelişmesine kadar uzanır. Bu iki gelişmenin sonucu olarak Osmanlı İmparatorluğu başlıca ihracat kalemini mamul kumaştan ham pamuğa kaydırmaya mecbur olmuştu.[7] Ancak, Osmanlı topraklarına Avrupa'nın makina yapımı mallarının girmesine yol açan 1838 Ticaret Anlaşması'nın etkisi çok daha büyük oldu. O günlerin Avusturya konsolosu durumu şöyle anlatıyordu: "1838 Anlaşması... Osmanlı sanayiine düşmandır... Bugün bir Belçikalı tüccar Türkiye'de sattığı mallar üzerinden %5 vergi ödemektedir, oysa bir Türk tüccarı imparatorluk dahilinde bir vilayetten diğerine mal naklederken dahi %12 oranında vergi ödemek zorundadır".[8]

Gerçekten de bu ticaret anlaşmalarına göre, imparatorluk toprakları dahilinde dolaşan yerli mallar vergilendiriliyor, ancak yabancı mallardan sadece Osmanlı İmparatorluğu'na giriş veya çıkış yaptıkları noktalarda vergi alınıyordu.[9] Sonraki on yılda ulaşım şebekesindeki (özellikle

7 Issawi (1966) içinde Ubicini, s. 46.

8 age içinde Sarç, s. 41.

9 Polk ve Chambers (1968) içinde Chevallier, s. 218.

demiryollarında) gelişmeler Avrupa mallarının imparatorluk topraklarının her köşesine nüfuz etmesini kolaylaştırarak yerli sanayiyi daha da güç durumda bıraktı.

Bu sorunun bilincine varılmasıyla birlikte, modern Osmanlı sanayiini kurmaya yönelik iddialı projeler gündeme getirildi ve 1840'ların başında devletin yönettiği bir dizi imalathane kuruldu. İstanbul'un hemen batısındaki sahilde, Teodosios Surları dışında, bir sanayi bölgesi ortaya çıktı. Zeytinburnu'nda demir boru, çelik ray, pulluk, top, kılıç, bıçak ve benzeri madeni eşya üreten bir dökümhane kuruldu. Bu bölgenin yakınlarında dokuma ve pamuklu çorap imalatı yapılıyordu. 200 metre uzunluğunda, iki katlı barakalardan oluşan işçi konutları da bu sanayi sitesinin bir parçasıydı.[10]

Bakırköy'de küçük buharlı gemilerin yapıldığı bir tersane, bir dokuma fabrikası, bir dökümhane ve bir buharlı makina atölyesi kuruldu.[11] Daha batıya doğru, Küçükçekmece'de kurulan bir baruthane istenen sanayileşme imajını destekliyordu. Bir gözlemcinin alaycı bir ifadeyle belirttiği gibi: "[arzulanan] bir Türk Manchester ve Leeds'i, bir Türk Birmingham ve Sheffield'i idi".[12]

İstanbul'un banliyölerine, Boğaz'ın köylerine ve imparatorluğun muhtelif köşelerine dağılmış başka sanayi kuruluşları da vardı. 19. yüzyılın son yirmi yılında gıda (özellikle şeker), cam, porselen, çini, metal ürünler, kâğıt, kimyevi maddeler ve kauçuk dallarında sanayi kuruluşları ortaya çıktı.[14] Bu devlet işletmelerinin yanı sıra bazı Avrupalı özel şirketlere de imtiyazlar verildi.[15] Bunların faaliyetini kolaylaştırmak amacıyla şirketler, ithal makinalardan alınan gümrük rüsumu gibi bazı vergilerden muaf tutuldular.

Tüm makinaların yanı sıra, ustabaşılar, zanaatkârlar ve kalifiye işçiler de Avrupa'dan getirildi. İşçiler İngiliz, Belçikalı, Fransız, İtalyan, Avusturyalı olabiliyor, uzmanlıkları da çok çeşitli alanları kapsıyordu: "Taslak ressamları, kaldırıcılar, filtreciler, kalıpçılar, dökümcüler, kazancılar, ... buhar makinistleri, körükçüler, çubuk-demir yapımcıları, gemi yapımcıları".[16]

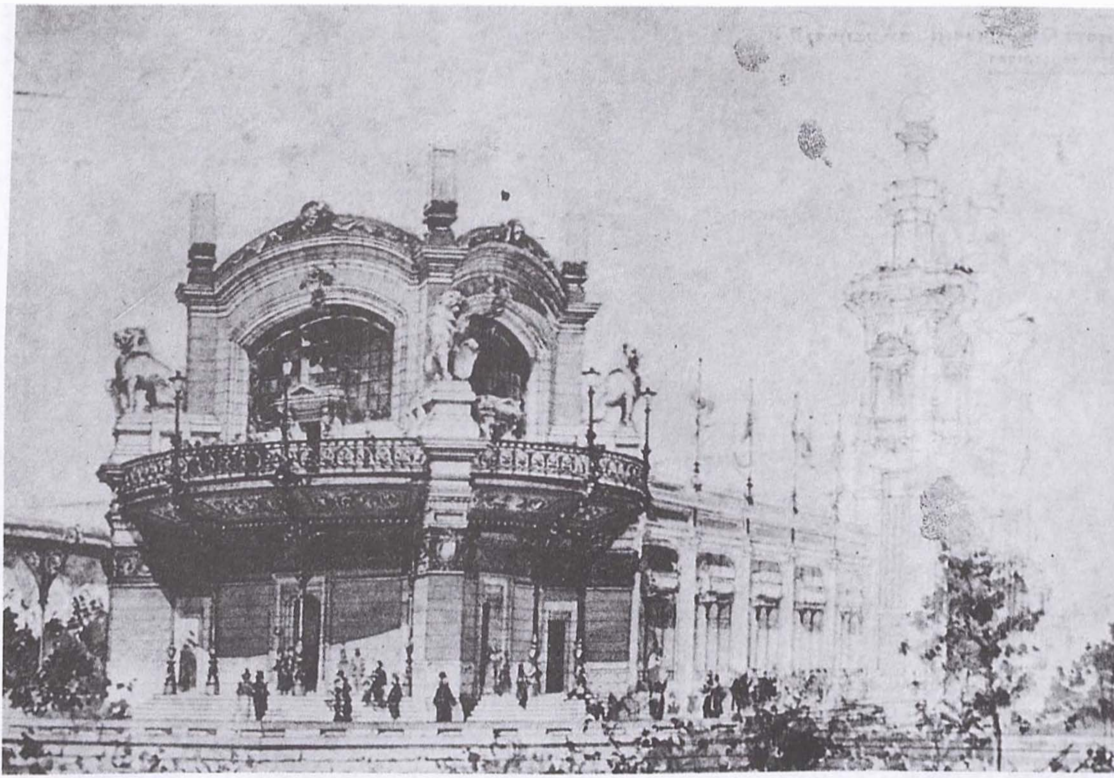
Böylelikle Osmanlı sanayii Batı'nın uzmanlık ve teknolojisine tümüyle bağımlı hale geldi. Bir Belçikalı işçinin o zamanlarda dile getirdiği gibi:

> Ara sıra en iyi kalite kumaş üretmeseydik garip olurdu, zira Fransa ve İngiltere'nin en iyi makinaları elimizdeydi, en iyi yün Trieste üzerinden Saksonya ve diğer yün ülkelerinden ithal edilmekteydi ve biz Fransız ve Belçikalılar bunu işlemekteydik. Bu kumaşa Türk kumaşı demek yanlış olurdu, zira bu kumaş sadece Avrupa makineleriyle, Avrupa malzemesinden, Avrupalı işgücüyle, Türkiye'de yapılan bir kumaştı.[17]

Sanayi üzerindeki Avrupa etkisi, Osmanlı hükümetleri tarafından uygulamaya konulan tanıtım projelerinde de kendini gösterdi. 19. yüzyılın modalarından biri de sanayi fuarlarıydı. 1863'te At Meydanı'nda "tarz-ı cedid" üzere, "muazzam" bir bina inşa edildi ve uluslararası bir sergi açıldı.[18] Yerli malların yanı sıra Avrupa'dan ithal edilen birçok makinanın beş ay boyunca sergilendiği binayı, Avrupalılar dahil çok sayıda ziyaretçi gezdi. Bina 1865'te yıktırıldı.[19]

Otuz yıl sonra, 1893'te II. Abdülhamid döneminde, *Levant Herald* gazetesinin tabiriyle, "memleketin refahı ve saadetini arttırmak üzere" ikinci bir sanayi sergisi düzenlendi.[20] "Dersaadet Ziraat ve Sanayi Sergi-i Umumisi" için, Şişli havali-

10 Clark (1975), s. 67.
11 age, s. 67.
12 MacFarlane (1850), 1, s. 58.
13 Ökçün (1972), s. 139-46.
14 Sarç (1940), s. 437-38.
15 Ergin (1914-22), 1, s. 748-49.
16 Clark, age, s. 69-70.
17 MacFarlane, age, 2, s. 620-621.
18 Ergin, age, 1, s. 738-740.
19 Başbakanlık Arşivi (bundan sonra BBA) İrade, Dahiliye, no. 37141.
20 *The Levant Herald*, 6 Mart 1893.



21) Dersaadet Ziraat ve Sanayi Sergi-i Umumisi (1893) için Raimondo D'Aronco'nun çizdiği İngiltere pavyonu.

sinde 142,000 metrekarelik bir alan seçil-
21 di.[21] Sergiye baş mimar olarak Raimondo D'Aronco atandı. Bazı binaların modern tarzda, bazılarının da "milli üslupta" tasarlanması öngörülmüştü.[22] Ancak sergi hiçbir zaman gerçekleşmedi.

Osmanlı sanayiinin ürünleri Colombus'un Amerika'yı keşfinin 400. yılı şerefine 1893'te Chicago'da düzenlenen Kolomb Dünya Fuarı'nda sergilendiği gibi Avrupa'nın başlıca fuarlarına ve sergilerine de katıldı. Ancak yurtdışına gönderilen mallar göstermelikti. İmparatorluğun Batı teknolojisine ve uzmanlığına tam bağımlılığı, Batı dünyasındaki hızlı teknolojik gelişmelerle rekabet edebilecek güçte gerçekten milli bir sanayiin doğuşunu engellemişti. Sonuçta Osmanlı devleti giderek Batı mallarına daha bağımlı bir hale geldi.[23] Dahası, 1838'den sonra Avrupa ülkeleriyle imzalanan ticaret anlaşmaları gereğince, ulusal nitelikte bir sanayiyi teşvik edecek veya koruyacak hiçbir önlem alınamadı. Bu koşullarda, hükümetin teşvik uygulamaları, ulusal bir sanayinin altyapısını oluşturacak yerde Batının Osmanlı sanayiine giderek daha fazla nüfuz etmesine yaradı.

Osmanlı sanayiinin bu durumu dış borç sorununu büsbütün ağırlaştırdı. Osmanlı dış borçlarındaki büyük artış, 1854'te, yani Kırım Savaşı sırasında, Osmanlı'nın İngiltere ve Fransa'nın müttefiki olarak büyük miktarlarda dış borç almasının mümkün olmasıyla başlamıştı. Bu borçlanma savaş harcamaları ve bütçe açıklarını kapatmak için kullanıldı.[24] Bu tarihten sonra Avrupa ülkelerinden borç almak sıkça başvurulan bir yöntem oldu.[25] 1881 yılında imparatorluğun artık borçlarını ödeyebilecek durumda olmadığı kabul edildi ve Düyun-u Umumiye İdaresi kuruldu. Osmanlı Devleti'ne borç veren devletlerin temsilcileri tarafından

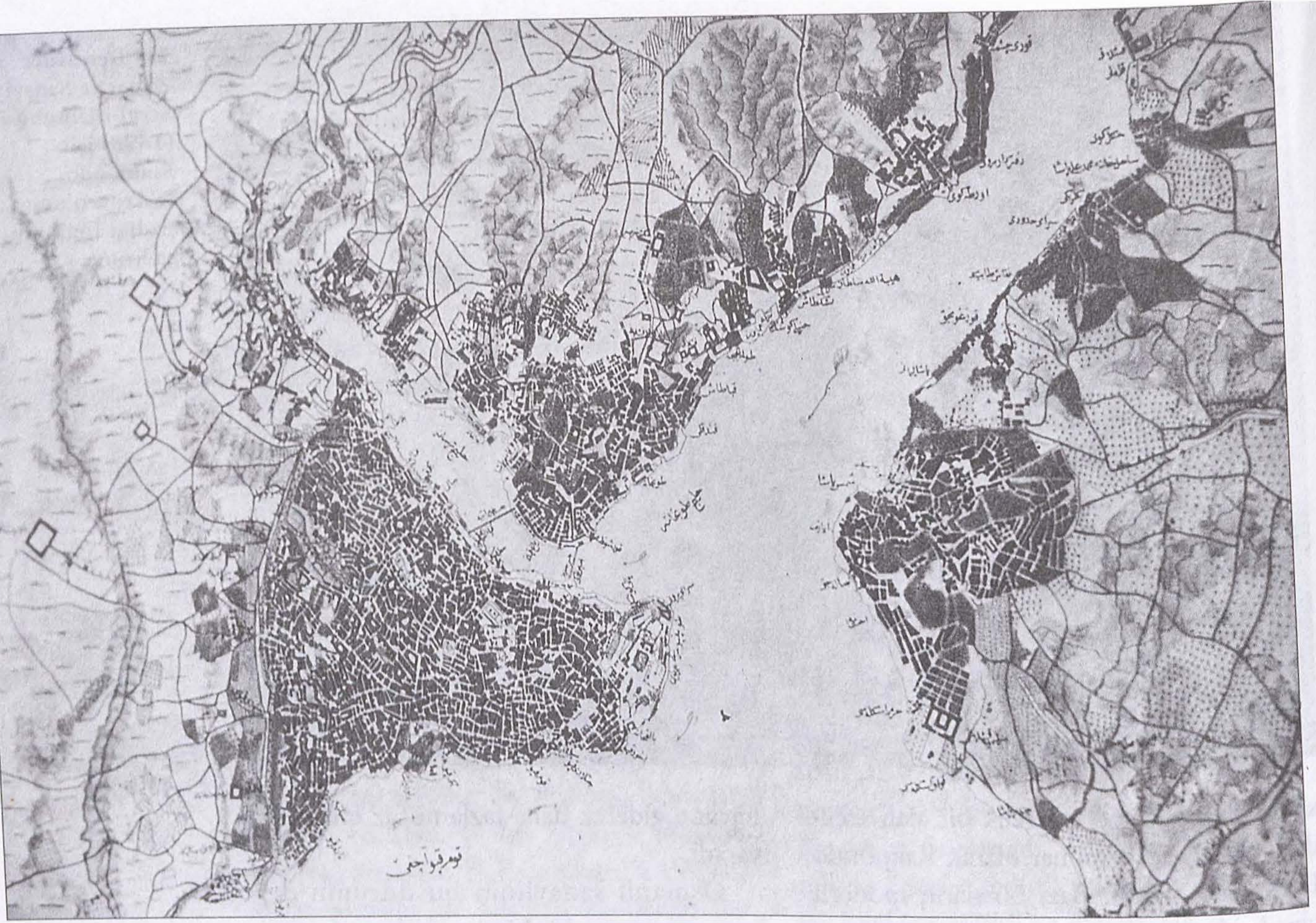
21 *Düstur* (Ankara 1939), cilt 6, s. 1435; *The Levant Herald*, 4 Eylül 1893.

22 *The Levant Herald*, 12 Mart 1893 ve 4 Eylül 1893.

23 Clark, age, s. 75.

24 Issawi, age içinde Suvla, s. 95.

25 Borçlanma miktarının kronolojik bir dökümü için bkz. Suvla, age, s. 100-101, 104-106.



22) İstanbul Haritası, 1871.

kurulan Düyun-u Umumiye bazı Osmanlı vergilerini kaldırıyor, Osmanlı devletinin büyük borcu karşılığında Osmanlı kaynaklarını araştırmak ve işletmek hakkını elde ediyordu. İstanbul'daki, bir çeşit yeni Osmanlı üslubundaki idare binasından (mimarı Antoine Vallaury'dir), 6000 memuruyla imparatorluğun dört bir köşesine ulaşan Düyun-u Umumiye, en kıymetli doğal kaynakların denetimini ele geçirmişti.[26] 1882 ile 1909 yılları arasında Düyun-u Umumiye İdaresinin geliri %235 arttı.[27] Yani 1881'den itibaren Düyun-u Umumiye İdaresi, imparatorluğun maliyesini Batılı devletlerin çıkarları doğrultusunda idare etmekteydi.

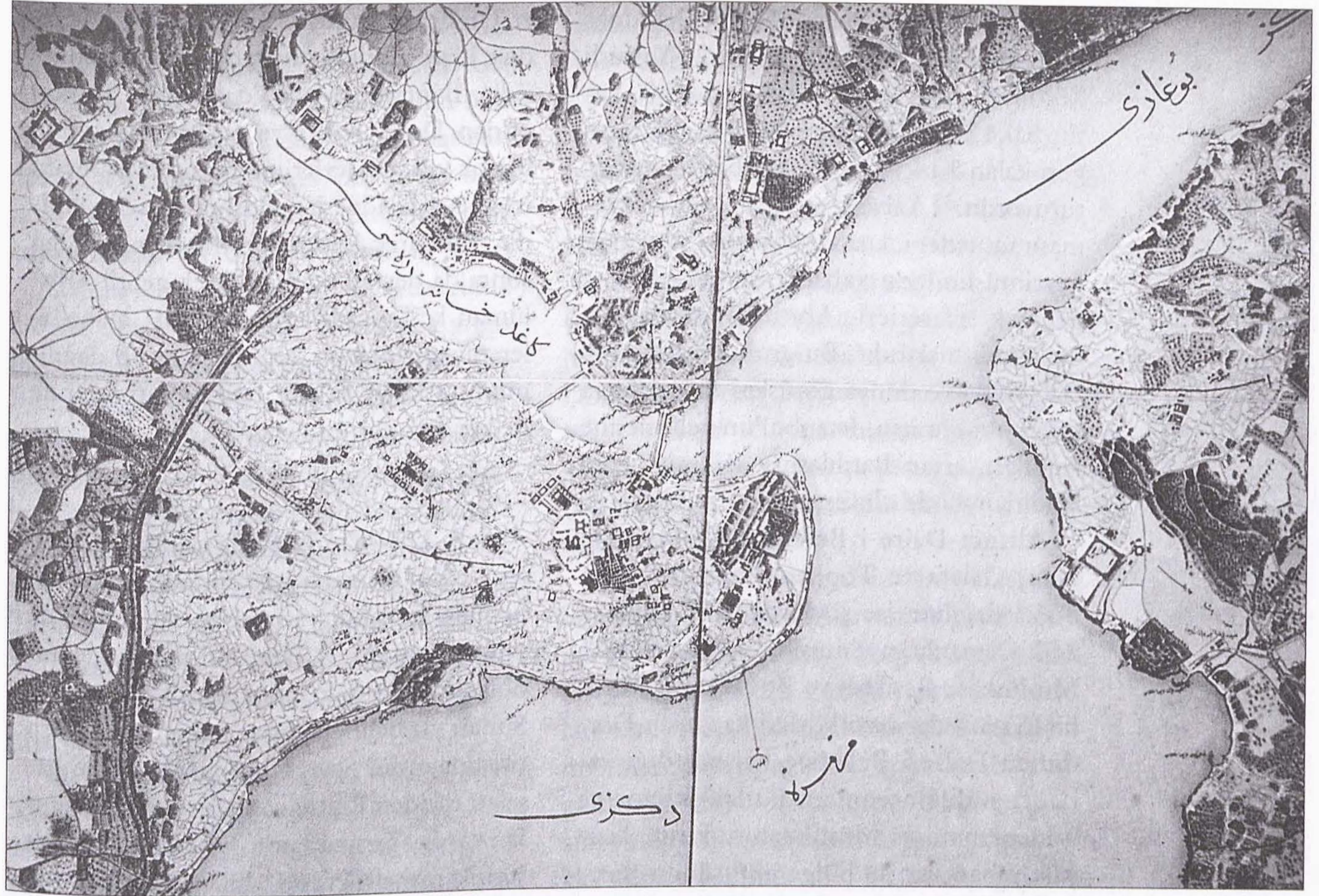
Özetlersek, 1838'den 1908'e kadar Osmanlı İmparatorluğu nihai, ama umutsuz bir var oluş mücadelesi vermekteydi. Ekonomik krizi ve teknolojik geri kalmışlığı aşmak için Batı örneklerinden esinlenen bir dizi sosyal ve kurumsal reform gerçekleştirilmeye çalışıldı. Osmanlı topluna uygun olmayan ve meselelerin özüne inmeyen bu reformlar, imparatorluğu "kurtarmayı" başaramadı. Ancak aynı reformlar, yüzyıllardan beri yaşayan değerler ve geleneklerle sık sık çatışsalar dahi, Osmanlı bürokratlarının kafalarında modernlik ve terakkiyle aynı anlamı taşır oldular. Bu nedenle kentler, özellikle başkent bu reformlardan payını almayı başardı.

DEMOGRAFİK GELİŞME VE NÜFUSUN YAPISI

19. yüzyılda İstanbul'un nüfusundaki artış, diğer Avrupa kentlerinin nüfuslarında görülen artışla paraleldi. İstanbul ve banliyölerinin 1844'teki nüfusu yaklaşık 391.000 iken, 1856'da bu sayı 430.000'e, 1878'de 547.437'ye ve 1886'da 851.527'

26 Bkz. Altıncı bölüm.

27 Çavdar (1982), s. 41.



23) **İstanbul Haritası, 1900'ler.**

ye ulaşarak, kırk yılda ikiye katlanmanın da ötesinde bir artış göstermişti.[28] Ancak 1885'e gelindiğinde nüfus artışı istikrar kazanmış gözüküyordu; 1906 sayımında, 1886 ile 1906 arasındaki yirmi yıllık dönemde, kent nüfusunu sadece 13.049 kişi arttığı gözlendi.[29] Bu durum diğer Avrupa başkentlerinde görülen demografik gelişmelerle uygunluk gösteriyordu, ancak İstanbul'da kökenleri farklıydı.[30] Avrupa'nın başlıca kentleri, İngiltere'de olduğu gibi, sanayi devriminin getirdiği bir hızla büyümüş veya Paris ve Viyana gibi başkentler hükümetlerin merkeziyetçilik politikalarından faydalanarak gelişmişlerdi. Osmanlı başkenti, sanayi devrimini yaşamamıştı, bu nedenle de Batıdaki olumsuz etkilerinden uzak kalmıştı. Bunun yanı sıra, devletin kente karşı politikasında herhangi bir değişiklik olmadığından, imparatorluğun başkenti olarak ayrıcalıklı konumu devam etmekteydi.

İstanbul'da nüfus artışının nedenlerinden biri, güneydoğu Avrupa ve Rusya'nın güneyindeki kargaşadan kaçan Müslüman halkın Osmanlı devletine akınıydı.[31] Bundan başka, kente gelen yabancı gayrimüslimlerin sayısında önemli artışlar olmuştu. 1840 ile 1900 yılları arasında İstanbul'a yerleşen 100.00 gayrimüslim, çoğunlukla kapitülasyonlar ve Avrupalı tüccar ve yatırımcılara tanınan diğer haklardan yararlanmak için gelmişti.[32]

1885 sayımında İstanbul'da yaşayan Osmanlı tebaasının milletlere göre dağılı-

28 Shaw ve Shaw (1977), 2, s. 241.

29 Shaw (1979), s. 266.

30 1846 ile 1896 arasındaki elli yılda Paris'in nüfusu %150 artarak 1.053.896'dan 2.536.836'ya ulaştı. Londra %220 büyüyerek, 1841'de 1.873.676 olan nüfusu 1891'de 4.232.118'e ulaştı. Viyana ise 1843'ten 1890'a kadar 373.236'dan 798.719'a artarak nüfusunu neredeyse ikiye katladı (Weber, [1967] s. 46, 73, 75).

31 Shaw, age, s. 276.

32 Shaw ve Shaw, age, s. 241.

mı şöyleydi: Müslüman %44,06, Ortodoks Rum %17,48, Ermeni %17,12, Yahudi %5,08, Katolik %1,17, Bulgar %0,50, Latin %0,12 ve Protestan %0,09. Nüfusun geri kalan %14,74'ünü ise yabancılar oluşturuyordu.[33] Yabancı nüfusun yüksek çıkmasının nedeni, kısmen Osmanlı vatandaşı gayrimüslimlerin yabancı devlet tebasına geçerek sefaretlerin koruması altına girmeye çalışmalarıdır. Bu grubun ekonomik faaliyetleri ve dünya görüşleri Avrupalılara yakın olduğu için, İstanbul'un gelişmesine katkıları, artan Batılılaşma eğilimini güçlendirici yönde olmuştur.

Altıncı Daire-i Belediye'yi oluşturan Pera, Galata ve Tophane mahallelerinin nüfus dağılımı ise şöyleydi: %47 yabancı, %32 Osmanlı gayrimüslim ve sadece %21 Müslüman. Beşiktaş ve Boğaz'da Rumelihisarı'na kadar bazı köyleri kapsayan Dördüncü Daire-i Belediye barındırdığı yabancı nüfus açısından ikinci geliyor ve %43 oranındaki Müslüman nüfusuna karşılık yabancılar bu bölge nüfusunun ancak %10'unu oluşturuyorlardı. Haliç'in kuzey yakasındaki bu iki bölgenin tersine, İstanbul yarımadasının yabancı nüfusu sadece %1,5 civarındaydı. Birinci, İkinci ve Üçüncü Dairelerden oluşan tüm yarımadada Müslümanlar, toplam nüfusun yaklaşık %55'ini oluşturuyorlardı.[34]

Bu sayılar İstanbul'da 19. yüzyılın ikinci yarısında belirli bir yerleşim modelinin ortaya çıktığını göstermektedir. Yabancılar eski Ceneviz mahallesi Galata ile yeni uzantılarında, Müslümanlar ise genellikle İstanbul'da yaşıyorlardı. Oysa, 19. yüzyılın ikinci yarısında hatırı sayılır bir Müslüman cemaati Haliç'in kuzeyine taşınmaya başladı. Her ne kadar gelir dağılımına göre mahalle nüfuslarına ilişkin verilere sahip değilsek de, Haliç'in kuzeyine yerleşenlerin Batılılaşmış üst sınıf Müslümanlardan oluştuğunu söylemek yanlış olmaz. Bunun birbiriyle bağlantılı iki nedeni vardır. Birincisi, Avrupa değerlerine ve yaşam biçimine açılmış, onlara alışmaya çalışan bazı Türklerin Altıncı Daire'nin çağdaş belediye hizmetlerinden yararlanmak istemeleridir. İkincisi ise 1856'da sarayın Topkapı'dan Dolmabahçe'ye taşınması üzerine birçok yüksek devlet memurunun padişahı izlemeye kendilerini mecbur hissetmeleridir. Bu süreç Yıldız Sarayı'nın inşasından sonra da devam etmiş, yüksek gelirli Müslüman kesim sarayların etrafında mahalleler oluşturmuştur. Nüfus artışı ve dağılımının etkileri kentin fiziki büyümesinde de kendini göstermiştir.

FİZİKİ BÜYÜME

B.R. Davies'in 1840'da çizdiği bir haritaya göre, Osmanlı başkentinde nüfus genellikle İstanbul yarımadası ve Galata'da yoğunlaşmıştı.[35] İstanbul yarımadasını oluşturan üçgenin sınırı batıda Teodosios Surları'yla belirleniyor ve yoğun bir nüfusu barındıyordu. Seyrek boş alanlarda ise bazıları eskiden Bizans sarnıçları olan bostanlar vardı. Yarımadanın batısında, surlara bitişik mahallelerdeki yol yapısından anlaşıldığına göre, kentin bu bölgelerindeki nüfus diğer bölgelere göre seyrekti.

Sur dışında, Haliç'te, Eyüp en büyük Müslüman yerleşmesi olarak görünüyordu. Yine sur dışındaki ikinci Müslüman yerleşmesi hemen Yedikule'nin batısında Marmara sahilindeydi. Eyüp ve Yedikule'den başka sur dışındaki hatırı sayılır yerleşmeler Bakırköy (Makriköy) ve Yeşilköy'den (Ayastefanos) ibaretti.

Haliç'in kuzey kesiminde, hâlâ kısmen 15. yüzyıl surları içinde yaşayan, bir zamanların Ceneviz kenti Galata, sokak örüntüsünün işaret ettiği gibi, en yoğun yerleşmeydi. Eski surlar Galata'nın batı ve kuzey sınırlarını belirliyordu, ancak kuzeydoğuda Boğaz sahili boyunca, Tophane ve Fındıklı mahalleleri ortaya çıkmıştı. Bu

33 Shaw, age, s. 266-267.

34 Bu oranlar Shaw'un (age) "The Population of İstanbul" başlıklı makalesinin 268. sayfasındaki tablolardan hesaplanmıştır.

35 Davies (1840).

mahalleler, sur içi bölgeye kıyasla çok daha seyrek bir nüfus yapısına sahiptiler. Galata Surları içindeki nüfus yoğunluğu öyle yüksekti ki, yerleşim deniz surları haricindeki dar şeride taşmakla kalmayıp, bazı noktalarda denizin doldurulmasıyla elde edilen alanlar yapılaşmaya açılmıştı.[36]

Galata'nın kuzeyindeki tepe üzerinde kurulu Pera'nın nüfusu, kentin ana arteri olan Grande Rue de Pera'da (Cadde-i Kebir) yoğunlaşmıştı. Grande Rue de Pera'nın kuzey-kuzey batısında kalan yamaçtaki Tepebaşı ile daha da kuzeydeki Tatavla, Pera'nın dış mahalleleriydi ve burada genellikle gayrimüslimler oturuyordu. Gayrimüslim mezarlıklarının en genişleri Tepebaşı'ndaki Grande Champs de Morts ve Taksim'de Petit Champs de Morts'du; bu iki mezarlık mahalleler arasında geniş açık alanlar oluşturuyorlardı.

Haliç'in kuzey sahilindeki başlıca köyler Kasımpaşa, Hasköy ve Sütlüce'ydi. Kasımpaşa ve Sütlüce Müslüman köyleriyken, Hasköy kalabalık bir Yahudi nüfusu barındırıyordu.[37]

Davies'in haritasında, Boğaz kıyılarının gelecekteki gelişmesinin ipuçları seçilebilmektedir. Beşiktaş sahillerindeki saraylar, hanedanın bu bölgeye yerleşme eğiliminin göstergesidir. Beşiktaş bu tarihte, Türkler, Rumlar, Yahudiler ve Ermeniler'den oluşan karışık bir nüfusa sahip büyükçe bir köydü ve Boğaz'ın Avrupa sahilinde, artarda dizilen köylerin birincisiydi. Bu köylerin arasında uzanan sahil boyunca, devletin Müslüman "yönetici burjuvazisine" ait yalılar sıralanıyordu.[38]

Haliç'in girişine bakan Üsküdar ise, Boğaz'ın Anadolu sahilindeki en büyük yerleşmeydi. İstanbul tarafı veya Galata gibi dar bir alana sıkışmamış olan bu semtte Müslüman, Ermeni, Rum ve Yahudiler geniş bir alanda birlikte yaşarlardı. Üsküdar'ın güneyindeki Kadıköy (eski Halkedon) Müslüman ve Rum nüfusun yaşadığı görece büyük bir başka köydü.[39] Boğaz'ın Asya yakasındaki yerleşim modeli Avrupa yakasındakiyle aynıydı. Köyler, boş alanlarla birbirinden ayrılıyor, sahil boyunca yalılar sıralanıyordu.

19. yüzyılın ikinci yarısında ve 20. yüzyılın ilk on yılında başkentin fiziksel sınır- 22
larında çarpıcı bir genişleme görüldü.[40] Haliç'in kuzey yakasındaki büyüme üç yönde gerçekleşti: Taksim'den (Petit Champs) Şişli'ye doğru; Tophane'den sahili izleyerek Dolmabahçe'ye doğru ve Dolmabahçe'den Beşiktaş'ın sırtlarını aşarak Teşvikiye ve Nişantaşı'na doğru. Bu gelişmenin belki de en çarpıcı yanı, İstanbul yakasının Teodosios Surları'nın dışına 23
taşmamış oluşudur.

İstanbul'un 5. yüzyıl surlarının dışına taşmamasını elbette ki savunma gereklerine göre açıklayamayız, zira 19. yüzyılda savaş teknolojisinin vardığı nokta bu surları tümüyle anlamsız kılmıştı. Bu gelişmenin nedenlerini daha çok Galata'nın gelişmesindeki etmenlerin, İstanbul'un aleyhine tezahür etmesinde aramak gerekir. Galata fetihten beri başkentin gayrimüslim merkeziydi. İmparatorluk Avrupa devletlerinin iktisadi hegemonyasına boyun eğdikçe, Galata doğal olarak Batılı tüccarlara ev sahipliği yapan ve onların ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde gelişen ilk bölge olurken, İstanbul geleneksel ve baskın İslami karakterini korudu.

Galata'da 1840 haritasında görülen boş araziler, 1870'lere gelindiğinde dolmuştu ve 20. yüzyılın başlarında yapılaş-

---

36 İnciciyan (1956), s. 82.

37 age, s. 78-79.

38 Mantran (1962), s. 103.

39 İnciciyan, age, s. 108, 112.

40 Davies'in haritası geç 19. yüzyıl ve erken 20. yüzyıl haritalarıyla karşılaştırılırsa başkentin büyümesi açıkça görülecektir. Bu amaçla biz iki haritaya gönderme yapacağız: (a) İstanbul Haritası, Mühendishane-i Berr-i Hümayun (1871), Topkapı Sarayı Kütüphanesi, no.YB3858 (bkz. resim 21); ve (b) Abdülhamid döneminden tarihsiz, ancak 1900 civarında yapıldığı tahmin edilen harita, İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi, no. 92677 (bkz. resim 22).

mış alan kuzey ve kuzeybatıya doğru genişlemişti. Diğer önemli gelişme ise Taksim'den Harbiye'ye doğruydu. Taksim-Harbiye şeridi, II. Abdülhamid döneminde yoğun bir inşaat faaliyetine sahne oldu. Böylece 20. yüzyılın ilk on yılında, Harbiye-Şişli hattı bir ana arter haline geldi. Yani 1840 haritasında etrafında herhangi bir yoğunluk görülmeyen bir kır yolu olarak gösterilen Taksim-Şişli yolu, yetmiş yıl içinde yoğun nüfuslu bir yerleşim bölgesine dönüştü. Gelişmenin ikinci vektörü Boğaz'a doğruydu. Fındıklı ile Dolmabahçe arasındaki boş kıyı şeridi 1900'lerde yerini kesintisiz yapılaşmanın görüldüğü bir bölgeye bırakmıştı. Üçüncü gelişme ise Dolmabahçe ve Beşiktaş çevrelerindeydi. Dolmabahçe Sarayı'nın 1856'da inşasından sonra, saray çevresinde hızla mahalleler gelişti. Beşiktaş'ın yeşilliklerle kaplı ve Boğaz'a nazır çarpıcı manzaraya sahip çıplak sırtları, yeni sakinler için imparatorluğun iktidar merkezine yakın uygun bir yerleşim alanıydı. Bu bölgede ilk kez 1870'lerde kaydedilen yapılaşma, doruk noktalarına, 20. yüzyılın başlarında Teşvikiye ve Nişantaşı semtleri nihai biçimlerini kazandığında ulaştı. Bu ikametgâh bölgesi 1865'te Taksim-Şişli arterine Harbiye'de bağlandı.

KENT YÖNETİMİNDE REFORM

Osmanlı başkentinin demografik ve fiziksel büyümesi, idari sorunlara yeni bir yaklaşımı gerekli kıldı ve Tanzimat Fermanı'nın Batılılaşma doğrultusundaki reformları kent yönetimini kapsayacak biçimde genişletildi. Yeni Avrupalı nüfus da kentin vereceği hizmetlerin doğası kadar modelini de belirlemede önemli bir rol oynadı.

İslam dini ve onun siyaset anlayışına dayanan klasik Osmanlı kent yönetim biçimi, mümin bireyi ve cemaati esas alırken hükmi şahısları tanımamıştı. Bu nedenle belediye hizmetleri harfiyen tanımlanmış yönetim birimlerine değil, nihai olarak dini, etnik ve mesleki cemaatlere bırakılmıştı. Başkent ve sakinlerinin genel anlamda saadet ve refahından sorumlu olan sadrazamın yönetiminde hiyerarşik bir idari yapı vardı. Ancak emlakla ilgili konular dahil, yargı işlerinin yanı sıra kent yönetiminde de gerçek yetki kadılara bırakılmıştı. Dolayısıyla, binaların yüksekliğini ve sokakların genişliğini belirlemek gibi birçok belediye görevi kadıların denetimindeydi.

Başkent dört kadılığa ayrılmıştı: İstanbul, Üsküdar, Galata ve Eyüp. Her kadılık sadrazamdan sonra en yetkili kişi olan şeyhülislama bağlıydı. Kadılıklar ise semtlere ve mahallelere bölünmüşlerdi. Modern terminolojiye çevirecek olursak, "kadı aynı zamanda vali, hâkim ve belediye reisiydi."[41] Her ne kadar kadının esas görevi bugünkü anlamda ceza ve medeni hukuk alanlarındaki davalara bakmak ise de, sorumlulukları çarşı-pazar denetleme, fiyat tespiti, loncaları düzenleme, kentin temizlik ve asayişini sağlama ve inşaat faaliyetlerini denetlemeye kadar uzanıyordu. Kadılar genelde kadılıklarının tamamından sorumlu olmakla birlikte, yetkileri, semtlerde kadı naibine, mahallelerde ise imamlara devredilmişti.[42]

Tanzimat öncesi Osmanlı kentinde en küçük yönetim birimi mahalleydi. Mahalle sakinleri başlıca toplanma mekânı olan camide ya da mahalle kahvesinde buluşur, yerel konularda kamuoyunu oluştururlardı. Kadıyı temsil eden imamın önderliğinde mahalle halkı, sokak temizliği ve güvenlik gibi temel yerel hizmetleri örgütlerdi.[43] Gayrimüslim mahallelerde ise cemaatin dini liderleri, ticaret bölgelerinde lonca reisleri imamların yerini alırdı.

Diğer bir deyişle, klasik Osmanlı sisteminde, modern belediye örgütlenmelerinin tersine temel belediye hizmetleri bölge sa-

---

41 Ergin (1914-22), 1, s. 1327; Rosenthal (1980), s. 30.

42 Rosenthal, age, s. 30-31; Ortaylı (1974), s. 108-109.

43 Ortaylı, age, s. 95-96.

kinlerinin kendileri tarafından yerine getirilir, ancak kent yönetimi tarafından denetlenirdi. Ayrıca belediye tüzük ve yönetmelikleri tamamen yasalaşmamıştı ve çoğu kez fermanlar, adli hükümler, âdet ve gelenekler gibi yazılı ya da yazılı olmayan çok çeşitli kaynaklara dayanmaktaydı.[44]

Tanzimat Fermanı'nın ilanından sonra, merkezi hükümetin görevleri hayatın bütün alanlarını kapsayacak kadar genişletildi. Tanzimat felsefesine göre reform, kanun, sistemleşme ve denetim demekti. Sonuç olarak adem-i merkeziyetçi Osmanlı bürokrasisinin yerine merkezileşmiş kamu görevlileri hiyerarşisine dayalı bir yapı getirildi.[45] Bundan sonraki kısa dönemde, Avrupa örneklerini esas alan yeni kanunlar çıkarıldı ve idari yetkiler kadılardan alınıp bir dizi yeni Avrupai nezaretlere verildi. Kentteki inşaat faaliyetlerinin denetiminden sorumlu Ebniye-i Hassa Müdüriyeti de Nafia Nezareti'ne bağlandı.[46]

Kırım Savaşı'dan sonra 1855'te, kent yönetiminin yeniden düzenlenmesinde önemli bir adım daha atıldı. Bu tarihte Fransız modelinin, yani "*préfecture de la ville*"in doğrudan bir çevirisi olan şehremaneti makamı yaratıldı. Bu kararın alınmasında bir etken de savaştan sonra kentte sayıları giderek artan Fransız, İngiliz ve İtalyanların hükümetten düzenli kent hizmetleri talep etmeleri idi. Şehremanetinin başlıca sorumluluklarını temel ihtiyaçların (genellikle gıda maddelerinin) karşılanması, vergilerin salınması ve toplanması, yol yapımı ve tamiri, kentin temizliği ve tezyini, loncaların ve çarşıların denetimi oluşturuyordu.[47] Şehremini (*préfet de la ville*) şehir meclisinin yardımlarıyla bu görevleri yürütüyordu. Şehremini ve meclisin "İstanbul'da oturan her sınıf teba-i Osmaniden ve esnafın muteber ve mutemedinden" on iki üyesi irade-i seniyye ile atanacaklardı.[48]

Ancak, kentte çok istenen kent reformunu gerçekleştirmekte şehir meclisi başarısız oldu. Bu başarısızlığın ana nedeni meclisin kendi iç yapısından kaynaklanmaktaydı. Kent sakinlerinden ve lonca mensuplarından oluşan bir meclisin, işlek bir uluslararası liman kentinin sorunlarına çözüm bulmaya elverişli birikimi ve imkânları olmayabiliyordu. Dahası kent, bağımsız bir bütçeden yoksundu. Yeni kent yönetiminin yegâne geliri, atlar ve arabalardan alınan bir vergiydi ve bütçesinin geri kalanı merkezi hükümet tarafından karşılanmaktaydı.[49]

Mayıs 1855'te hükümet, daha köklü bir programı uygulamak üzere, İntizam-ı Şehir Komisyonu'nu kurdu. Bu komisyonun kuruluş beyannamesinde Avrupa başkentlerinin mükemmel bir biçimde inşa edildiği belirtilirken İstanbul'un güzelleştirilmeye (tezyin), temizlenmeye (tanzif), yollarının genişletilmesine (tevessü), sokaklarının aydınlatılmasına (tenvir-i esvâk) ve inşaat usullerinin iyileştirilmesine (ıslah-ı usul-i ebniye) fevkalade ihtiyacı olduğu vurgulanıyordu.[50] Resmi raporlara göre, bu işler yürütülürken belirli kurallara uyulursa netice alınabilecekti. Bu kuralların başarılı olduğu Avrupa'da ispat edildiğine göre komisyon ancak Avrupa usullerine aşina olanlardan oluşturulmalıydı: "Belediye komisyonunun oluşmasında, kentte uzun yıllar yaşamış ve yabancıların usullerine aşina Osmanlı ve ecnebi ailelerin bilgilerinden yararlanılmasına karar verilmiştir."[51]

Komisyon'un başlıca katkısı, yol şebekesini ve şebekeyle ilgili hayati önemdeki hizmetleri düzenleyen bir dizi kural üretmek oldu. Komisyonun ilk önerileri ara-

44 Ortaylı, age, s. 111.

45 Polk ve Chambers (1968) içinde Shaw, s. 33.

46 Rosenthal, age, s. 34-35.

47 "Şehremaneti Nizamname Layihası" (1854), madde 2; Ergin (1914-22), 1, s. 1374.

48 "Şehremaneti Nizamname Layihası" (1854) madde 3, 4; Ergin (1914-22).

49 Rosenthal, age, s. 37.

50 Ergin, age, 1, s. 1377-1379.

51 age, 1, s. 1378.



24) Altıncı Daire-i Belediye Sarayı (şimdi Beyoğlu Belediye Başkanlığı).

sında, İstanbul tarafındaki, Pera ve Galata'daki, Tophane'den Ortaköy'e uzanan kıyı şeridindeki ve Üsküdar'daki yolların genişletilmesi, düzeltilmesi ve döşenmesi vardı.[52] Öncelikli öneriler arasında, kaldırımların, su ve kanalizasyon şebekesinin tamamlanması, sokakların temizlenmesi ve aydınlatılması, belediyede muhasebe işleri için ayrı bir daire kurulması yer alıyordu.[53]

Çeşitli bölgelere yerel yönetim yetkilerinin devredilmesi anlayışının bir ürünü olarak komisyon, kentin on dört daireye ayrılmasını öngören bir nizamname taslağı hazırladı.[54] Zamanın resmi gazetesi olan *Takvim-i Vekayi*'de 1857'de yayınlanan bir raporda, Pera, Galata ve Tophane'yi kapsayan Altıncı Daire-i Belediye'nin oluşturulduğu ve kent reformunda pilot bölge olarak seçildiği bildirildi. Bu bölgede, sokakların düzenlenmesi, döşenmesi, su ve kanalizasyon şebeklerinin tesisi ve bakımı gibi konularda odaklanan inşaat faaliyetleri, Avrupa yöntemlerine uygun olarak düzenlenecekti. Altıncı Daire'de edinilen tecrübenin giderek diğer on üç bölgede de uygulanabileceği ümit ediliyordu.[55]

Galata'nın pilot bölge olarak seçimi, bu bölgenin 1840'lardan sonra en gözde semt olmasından ve Avrupalı nüfusun burada toplanmasından ileri geliyordu. *Takvim-i Vekayi*'de yayınlanan 1857 tarihli rapor bu noktaya temas eder:

> Her şeye yukarıda sözü edilen diğer bölgelerde [Galata'nın dışındaki on üç bölgede] başlamak mugalata olacağından, ayrıca Altıncı Daire'de birçok değerli emlak ve bina bulunduğundan ve ayrıca bu bölgede ikamet edenler bu gibi düzenlemeleri başka memleketlerde görmüş olup, kıymetini bildiklerinden, ıslahat programı önce Altıncı Daire'de uygulanacaktır.[56]

Altıncı Daire'yi sadrazamın atadığı bir müdür ve hükümetin atadığı yedi üyeden oluşan bir meclis yönetecekti. Bu meclisin üç üyesi her altı ayda bir değişecekti. Bu meclise seçilme koşulu olarak adayın Altıncı Daire sınırları dahilinde en az 100.000 kuruş değerinde emlak sahibi olması ve en az on yıldır İstanbul'da ikamet ediyor olması gerekiyordu. Meclisin asli üyelerine ek olarak, Babıâli, dört yabancı danışman atayacaktı. Bu danışmanların belediye konularında malumat sahibi, ayrıca en az 200.000 kuruş değerinde emlak sahibi ve İstanbul'da on yıl süreyle ikamet etmiş olmaları gerekiyordu.[57]

Bu meclisle önceki meclisler arasındaki başlıca fark üyeliğin niteliğinden kaynaklanıyordu. İlk defa kentte yatırımları olduğundan itimada şayan görülen yabancılar başkentin yönetimine etkin biçimde katıl-

52 "İntizam-ı Şehir Komisyonu Mazbatası" (1856), Ergin, age, 1, s. 1389-91.

53 Ergin (1929), s. 27.

54 "Dersaadet İdare-i Belediye Nizamnamesi", *Düstur* (İstanbul 1872), cilt 2, s. 450.

55 Ergin, (1914-221), 1, s. 1414-1415; BBA, İrade, Dahiliye, no. 24593.

56 Ergin age, 1, s. 1314. Ergin'e göre Altıncı Daire'nin adı Paris'te en gözde semt olan ve Paris'i gören birçok Osmanlı'nın hayran kaldığı, Seine nehri kıyılarındaki "sixième arrondissement"dan ilham alınarak verilmişti. Ergin'in görüşünün belli ölçülerde geçerli olma ihtimali olmakla birlikte, İstanbul yarımadasının doğu bölgesinin en prestijli bölge olması nedeniyle burasının Birinci Daire olarak adlandırılmış olması da olasıdır. Galata ve Pera bölgeleri de bu noktadan hareketle saat ibresi yönünde, mantıklı olarak altıncı daire oluyorlardı.

57 Ortaylı, age, s. 128-30; Rosenthal, age, s. 51-52.

maktaydılar. Bunun somut nedenleri açıktı: Altıncı Daire'de tasarlanan projeler hükümetin maddi imkânlarını aşıyordu ve yabancılardan borç alma olanağı göz ardı edilemezdi.[58]

Altıncı Daire-i Belediye'nin sorumlulukları çarşı-pazar denetlemek, yol yapımı ve onarımı konusunda karar almak, sokakların aydınlatılması, su ve kanalizasyon şebekeleri yapımı gibi konuları kapsıyor ve eski İntizam-ı Şehir Komisyonu'nun işlevleriyle örtüşüyordu.[59] Altıncı Daire'nin giriştiği ilk iş bölgede kadastro çalışması yapmak oldu; Osmanlı başkentinde ilk kez böyle bir çalışma gerçekleşiyordu. Daire'nin bir diğer önemli çalışması da ana arterlerin genişletilmesi ve sokakların düzenlenmesiydi. Havagazı aydınlatması, su ve kanalizasyon sistemi, düzeltilen sokak şebekesine mümkün olduğunca uygulanıyordu. 1870 Pera yangınından sonra kâgir bina zorunlu hale getirildi. Taksim ve Tepebaşı'nda iki park düzenlendi ve buralardaki gayrimüslim mezarlıkları kentin dışına, Şişli'ye taşındı. Yeni yönetim ayrıca, iki hastahanenin ve belediye sarayının yapımını üstlendi.[60] Eskiden hastahaneler İslami hayırseverlik geleneği uyarınca vakıflar tarafından kurulur ve işletilirdi. Bu nedenle bu belediye projesi, giderek geleneksel kurumların Avrupai kurumlarla değiştirilmesi sürecinin başlangıcı olarak görülebilir. Bu anlayışa uygun olarak, neoklasik tarzda inşa edilen "Hôtel de Ville"
24 yani Belediye Sarayı, Altıncı Daire'nin simgesi haline geldi.

Yeni belediye reformlarından en çok yararlananlar Altıncı Daire'deki üst gelir grupları oldu. Sokakların aydınlatılması ve temizlenmesi, çöp toplama gibi hizmetler Pera'nın ana sokaklarında yaşayanlara yaradı. Taksim'in dere yataklarında, Kasımpaşa'da, Pangaltı'nın arka sokaklarında yaşayan fakir Rum, Ermeni ve Türk ahali bu hizmetlerden faydalanamadılar. Tanınan öncelikler açıkça gösteriyordu ki amaç kent hizmetlerinin demokratik bir biçimde dağıtılmasından çok Avrupalılara sunulmasıydı.[61]

Yine de Altıncı Daire daha sonraki tüm kent planlama ve tasarımlarına model oluşturdu. 1868'de hükümet, 1856 planını yeniden yürürlüğe koyarak belediye yönetiminin tüm kenti kapsaması kararını aldı. Dersaadet İdare-i Belediye Nizamnamesi çıkarılarak başkent yine on dört bölgeye ayrıldı. Amaç inşaat faaliyetlerinin sıkı sıkıya denetimi, yolların ve rıhtımların düzenlenmesi, su ve kanalizasyon şebekesinin yapımı suretiyle "umumen şehrin tezyinat ve tanzifatı"ydı.[62] Ancak bu karar uygulanmadı ve Altıncı Daire 1877'ye kadar bağımsız belediye olarak çalıştıktan sonra, o tarihte yürürlüğe giren Dersaadet Belediye Kanunu'yla kentin yirmi belediyeye bölünmesinden sonra ayrıcalıklı konumunu yitirdi.

1868 nizamnamesi ile kentin on dört bölgesinin şehremanetinin merkezi denetimi altında toplanması öngörülmüştü.[63] Ancak, kent reformunu tüm kent satlıına yaymak kolay değildi. Tasarlanan on dört belediye bölgesinden, Galata'nın dışında sadece ikisi kurulabildi. Bunlardan biri Adalar'dan oluşan On Dördüncü Daire, diğeri ise Boğaz'daki Tarabya Dairesi'ydi.[64] Aslına bakılırsa, bu iki bölge de kentte yaşayan Avrupalıların sayfiye mekânları olmaları itibariyle, Altıncı Daire'nin uzantıları sayılabilirdi. Belediye bölgelerini ufaltarak sayılarını yirmiye çıkaran 1877 Kanunu ise gerçekçi olmaktan epeyce uzaktı. Bu kararın tek mantıklı açıklaması Paris'in yirmi "daire"sini (*ar-*

---

58 Ortaylı, age, s. 129. Yabancı etkisi o denli yaygındı ki Altıncı Daire'nin yönetiminde Fransızca, Türkçeyle birlikte resmi dil olarak kabul edilmişti. (Ergin, age, 1, s. 1322, dipnot 1).

59 Ortaylı, age, s. 131-132; Rosenthal, age, s. 55.

60 Ergin (1929), s. 40.

61 Rosenthal, age, s. 196.

62 Ergin (1914-22), 1, s. 1446.

63 age, 1, s. 1482.

64 age, 1, s. 1457-1458.

rondissements) taklit etmek olmalıdır.[65] Bir yıl sonra bu sayı daha makul ölçülere indirilerek, daire sayısı onla sınırlandı. 1877 nizamnamesiyle belediyelerin gelir kaynakları arttırılarak, nizami belediye vergisi ve özel bağışlara ilaveten inşaat kontratları, gıda, ticaret beratları ve ruhsatlardan alınan vergiler de belediye gelirlerinin arasına katıldı.[66]

Bundan sonraki otuz yıl boyunca Avrupai belediye kavramları Osmanlı düzenine nüfuz etmeye devam etti. 1878 ile 1908 arasında kent bürokrasisinde de çağdaşlaşmaya doğru adımlar atıldı. Örneğin, 19. yüzyılın ortalarında kurulmuş olan iki özel şirket, Terkos Şirketi ve İstanbul Gaz İdaresi, belediye örgütlenmesine katıldı.[67]

Yeni kurumlar kent yönetimine radikal çözümler getirme çabalarında tümüyle başarılı değildiler. Yüz yüze insan ilişkilerine dayanmayan, henüz yeni, fakat iyi tanımlanmamış olan yetkilerinin ne olduğunu tam olarak bilmeyen kurumların, yüzyıllardır yüz yüze ilişkilere dayalı olarak görev yapan yerel kadı naiplerinin yerlerine kolayca geçmesi beklenemezdi. Bu nedenle etkileri dağınık ve eksik kaldı. Avrupai belediye kavramları kent teşkilatına Jön Türk döneminde daha fazla nüfuz etti ve buradan Cumhuriyet dönemine taşındı. Ancak, her ne kadar dağınık ve eksik kalmış olsa da 1838 ile 1908 arasındaki kent reformu her şeye rağmen İstanbul'un çehresinde çarpıcı değişiklikler meydana getirdi ve gelecekteki gelişmeleri derinden etkiledi.

65 Ergin (1929), s. 64.
66 Ortaylı, age, s. 156-159.
67 age, s. 161.

3

KENT DOKUSUNUN DÜZENLENMESİ

Tanzimat Fermanı'yla yaşama geçirilen kurumsal reformların yansıması, geniş ölçekte kent dokusunda, daha dar ölçekte ise mimaride görüldü. Bunun sonucu, klasik Osmanlı/İslam kent imajının, Avrupai biçimleri ve unsurları içeren daha kozmopolit bir imaja dönüşmesiydi.

Haliç'in iki yakasındaki faaliyetlerin çapını ve yapısını belirleyen etkenler farklıydı. İstanbul tarafının yoğun, ahşap yapılaşması bölgeyi yangına duyarlı bir alan haline getiriyordu. Burada, yangın yerleri Avrupa'dan esinlenen kent planlaması ilkelerinin uygulamaya konduğu deney alanları haline geldi. Galata'da ise yangınlar, eski ve nüfusu yoğun olan mahallelerde, ikincil rol oynadılar. Kentin bu kesimindeki kent planlaması uygulamalarının yeri ve çapını belirleyen, 1840'lardan sonra bu bölgenin revaçta olması ve fiziki gelişmesiydi.

Kent dokusunun düzenlenmesi amacıyla ortaya atılan tasarım ilkeleri tüm Osmanlı başkentinde aynıydı ve tek bir hat izliyordu. Yeni kent reformu felsefesi Tanzimatın reform paketinin bir parçasıydı. Kent tasarımına ilişkin ilk ilkeleri, Tanzimat Fermanı'nı kaleme alanlardan biri olan Mustafa Reşid Paşa daha 1836'da belirlemişti. Mustafa Reşid Paşa Paris, Viyana ve Londra gibi Avrupa başkentlerindeki diplomatik görevleri sırasında bu kentlere hayran olmuş ve Osmanlı başkentinin de aynı standartlara sahip olmasını istemişti. Bu nedenle planlamaya "bilimsel" yaklaşımı savundu. Ona göre yol şebekesi "kavaid-i hendese" kurallarına uygun olmalıydı. Bu da, mevcut labirentvari örüntünün düz ve geniş arterlerle kesilmesi demekti. Böylelikle sağlanacak ulaşım kolaylığı kentin başına bela olan yangın afetinin kontrolünü mümkün kılacaktı. "Fenn-i mimari"yi bilen Avrupalı mühendisler ve mimarlar istihdam edilecekti. Dahası, yabancı uzman ihtiyacını ortadan kaldırabilmek için Osmanlı öğrenciler Avrupa'ya gönderilecek ve mimari okuyacaklardı.[1] Ayrıca, Mustafa Reşid Paşa'nın görüşüne göre, yapı malzemesinin ahşaptan kâgire dönüştürülmesiyle yangınların önlenmesinde önemli bir adım atılmış olacaktı. 19. yüzyıl Osmanlı bürokratlarının tipik temsilcisi olarak Reşid Paşa, fikirlerini Batılı kavramların süzgecinden geçirerek doğrulardı. Paşa, görüşlerine dayanak olarak Avrupa gazetelerinde yayımlanan ve İstanbul'da büyük hasara yol açan yangınlara kentin ahşap yapılaşmasını neden gösteren makaleleri kullanmaktaydı.

Tanzimat Fermanı'nın ilanından hemen sonra, Mustafa Reşid Paşa'nın yabancı uzmanlara danışma planı hükümetçe uygulamaya kondu. Bir Alman mühendis, Helmuth von Moltke, 1839'da İstanbul'un sokak yapısını düzeltmekle görevlendirildi.

1 Baysun (1960), s. 124-125.

Von Moltke ilk iş olarak, kentin planını çıkararak, bir yenileme projesi hazırladı.[2] Mustafa Reşid Paşa gibi, von Moltke de geniş ve düz ana arterler yaratılmasında "kavaid-i hendese"nin önemini vurguluyordu. Kentin sokaklarını genişliklerine göre üç kategoriye ayıran Alman mühendis, yedi ana arter tasarlamıştı.[3] Sokakların kategorilere ayrılması, kısa zamanda Tanzimat sonrası nizamnamelerinin ana temalarından biri haline geldi. Von Moltke, Reşid Paşa'nın görüşlerini tekrar ederek yangına dayanıklı kâgir yapılar öneriyor, böylelikle "menfaat-i umumiye"nin korunmasını öngörüyordu. Böylece "resimsiz" [biçimsiz] ahşap evlerin yerine "şan-ı seniyye"ye yaraşan kâgir binalar yükselecekti!

Her ne kadar von Moltke'nin projeleri uygulanmadıysa da bu projeler ve Reşid Paşa'nın görüşleri, yeni inşaat nizamnamelerinin temelini oluşturdu. Hukuk reformu Tanzimat'ın modernleşme gündeminde yer almaktaydı ve 1840'lardan itibaren İslam hukukuna dayanan geleneksel Osmanlı sisteminin yerini Avrupa'dan esinlenen kanun ve nizamnameler almaya başladı.

İslam hukukunda yegâne geçerli kanun Allah'ın emri olan şeriattı. Din ve kanun arasında ayırım yapılmadığı için, İslam devletinin yasama yetkisi yoktu. Osmanlılar, Bizans'tan bazı kavramları alıp kendi kanunlarını getirmişler, böylece İslam gelenekleri Osmanlıların elinde benzersiz bir sisteme dönüşmüştü. Hukuk ve adalet işlerini kadılar yürütüyordu. Ne var ki, kanunlar derlenmediğinden mahkemelerde sık sık âdet ve gelenekler gibi yazılı olmayan kaynaklara başvurmak zorunda kalıyorlardı.

Batılı bir gözlemci Osmanlı hukuk sisteminin Avrupai esaslara oturtulmasının gereğini şöyle açıklıyordu:

> Türkler çevrelerindeki devletlerin arasında tecrit edilmiş yabancılar gibi yaşadıkları süre içinde, din ile hukukun bu özel bileşimi bütün ihtiyaçlara cevap vermeye belki de yetiyordu. Ancak, Osmanlı devleti yüzyılların içine kapanmışlığını ve geçmiş çağların kendine özgü ruhunu aşıp Avrupa medeniyetini kendi içine davet ettiği andan itibaren, bu eski kanunların artık yeterli olamayacağı aşikârdır. Topluma yeni zenginliklerin, lükslerin, Batı medeniyetinin beraberinde getirdiği bütün yeni suçların ve çekişmelerin girdiği andan itibaren yeni bir hukuki düzene gitmek kaçınılmaz olmuştur.[4]

Kent planlaması ve inşaat faaliyetlerini düzenleyen ilk nizamname 1848'de hazırlandı. 1848 ile 1882 yılları arasında başlıca altı nizamname çıkarıldı: 1848 Ebniye Nizamnamesi, 1858 Sokaklara dair Nizamname, 1863 Turuk ve Ebniye Nizamnamesi, 1875 İstanbul ve Belde-i Selasede Yapılacak Ebniyenin Suret-i İnşaiyesine dair Nizamname, 1877 Dersaadet Belediye Kanunu ve 1882 Ebniye Kanunu.[5] Bu kanun ve nizamnameler, benzer konulara eğiliyordu.

Genel iletişimi geliştirmek ve sokak şebekelerine kent çapında düzen getirmek üzere sokaklar genişliğe göre sınıflandırıldı. 1848 Ebniye Nizamnamesi'ne göre sokaklar üçe ayrılıyordu: Genişlikleri 7,60 metreden az olmayan "büyük caddeler", 6 metreden az olmayan "adi caddeler" ve 4,50 metreyi geçmeyen "sair sokaklar".[6] 1863'te iki yeni kategori yaratıldı. Bu kez en geniş caddeler 11,50 metreye çıkarılırken beşinci sınıfı oluşturan "sair sokak-

---

2 Von Moltke'nin projesinin ayrıntıları için bkz. Beşinci Bölüm.

3 Ergin (1914-22), 1, s. 1340-1343; Ergin (1938), s. 28-32.

4 Ubicini (1856/1973), s. 162. Avrupa medeniyetinin "beraberinde getirdiklerini" kabul etme hevesi, 1849'da yeni bir ceza kanunu ve 1841'de yeni bir ticaret kanununun uygulamaya konmasını getirdi. İki uygulamanın da Fransız kanunlarından esinlendiği bilinmektedir. Bkz. Lewis (1961), s. 110.

5 Bunlardan birincisi Adalet Divan-ı Alisi tarafından, ikincisi Altıncı Daire-i Belediye tarafından, üçüncüsü Şura-yı Ahkam-ı Adliye tarafından, dördüncüsü Şura-yı Devlet tarafından, beşinci ve altıncısı ise Meclis tarafından çıkartıldı. Bu kurumların ayrıntılı tartışması için bkz. Shaw (1976), s. 51-84.

6 Ebniye Nizamnamesi, (1848) madde 1, Ergin (1914), 1, s. 1098.

lar"ın genişlikleri 4,50 metre bırakıldı.[7] 1882 yılında çıkarılan Ebniye Kanunu ise, beşli sınıflandırmayı ve büyük caddeler için konulan 11,50 metre sınırını korudu, ancak "sair sokaklar"ın alt sınırı 4,50 metreden 7,60 metreye çıkarıldı.[8] Tüm nizamnameler çıkmaz sokakların ortadan kaldırılması gerektiğini vurguluyordu.

Sadece ulaşım kolaylığını ön plana alan 1848 ve 1863 nizamnameleri, sokakların yoğunluk ve ışık açısından niteliğine fazla eğilmedi. Böylelikle yapı irtifa hadleri salt yapı malzemelerine göre belirleniyor, tuğla ve taş binalar ahşap yapılardan daha yüksek oluyordu.[9] Bu sorun 1882 Ebniye Kanunu'nda tekrar ele alınarak, bina yükseklikleri sokak genişliğine orantılı olarak belirlendi.[10]

Sokakların sınıflandırılması çalışmalarıyla birlikte tüm yeni yapılaşmaların önceden belirlenmiş planlara uygun olmasını öngören yeni kurallar getirildi.[11] Örneğin, herhangi bir özel şahıs veya şirket boş bir alanda yeni bir inşaata başlayacağı zaman, hükümetin onayına sunacağı proje "menfaat-ı umumiye" açısından değerlendirilecekti.[12] Yangınlarda tahribata uğrayan mahalleler de bir plan uyarınca yeniden düzenlenecekti. 1882 Ebniye Kanunu'na göre, üstündeki binalardan en az onu yok olan herhangi bir alan "tarla" kabul edilecek, yeniden planlanacak ve parsellenecekti.[13] Buna "usul-i cedide" dendi. 1863 Turuk ve Ebniye Nizamnamesi tüm yapılaşmaların kare (murabba) veya dikdörtgen (müstatil) bloklar halinde gerçekleşmesini öngörmüştü.[14] Mustafa Reşid Paşa'nın kent planlamasında görmek istediği geometri böylelikle yeniden canlandırıldı, kanunlara geçirildi. Kent dokusunda düzene verilen yeni önem 1860'lardan sonraki çağdaşlaşma arayışlarına damgasını vurdu.

Genelde "menfaat-ı umumiye" gerekçesine bağlanan yeni istimlak kurallarının yeniden belirlenmesi amacıyla önerilen değişiklikler, 1840'lardan sonra Avrupa'da yaşananlarla uygunluk içindedir.[15] 1863 nizamnamesine göre, sokak genişletilmesi için istimlak gerektiğinde, sokağın iki yanından da eşit oranlarda ev yıkılması öngörülüyor, mal sahiplerine temyiz hakkı tanınmıyor, hatta mülklerinin çalışmaların gerektirdiği parçasını bağışlamaları bekleniyordu.[16] Yeniden düzenlenen mahallelerde

7 Turuk ve Ebniye Nizamnamesi (1863) madde 1, Ergin, age, 2, s. 86.

8 "İstanbul ve Belde-i Selase'de Yapılacak Ebniye'nin Suret-i İnşaiyesine dair Nizamname", (1875) *Düstur*, cilt 3, s. 1044-1045 içinde madde 33.

9 1848'de ahşap binaların azami yüksekliği 16,70 metre ve kâgir binaların azami yüksekliği 22,80 metre olarak belirlendi. (Ebniye Nizamnamesi [1848] madde 10). Oysa 1863'te nüfus yoğunluğunu önleyici bir önlem olarak bu yükseklikler 10,60 metre ve 15,20 metreye düşürüldü. (Turuk ve Ebniye Nizamnamesi [1863] madde 20, s. 92). Altıncı Daire'nin fen işleri dairesi, 1863 irtifa kısıtlamalarını Pera için fazla katı bulmuş ve Pera gibi rantın çok yüksek olduğu bir bölgede irtifa hadlerinin birkaç metre yükseltilebileceğini savunmuştu. Nafia komisyonu bunu onayladı ve sadece Altıncı Daire'de geçerli olmak üzere irtifa hadlerini kâgir binalarda 18,20 metre, ahşap binalarda 12,20 metre olarak belirledi. (BBA İrade, Meclis-i Vala, no. 22533).

10 1882 düzenlemesine göre 11,50 metre genişliğindeki en geniş caddelerdeki kâgir binaların azami yüksekliği tekrar 22,80 metreye, ahşapların 15,20 metreye; en az 7,60 metre genişliğindeki dar sokaklarda en yüksek kâgir binaların 18,20 metreye ,ahşapların 12,20 metreye ulaşabileceği karara bağlandı.(Ebniye Kanunu [1882] *Düstur* [İstanbul 1882], 4 s. 1044-1045 içinde madde 33.)

11 Turuk ve Ebniye Nizamnamesi (1863) madde 5, s. 87.

12 Turuk ve Ebniye Nizamnamesi (1863) madde 9, s. 88-89.

13 Ebniye Kanunu (1882) madde 22, s. 1042.

14 Turuk ve Ebniye Nizamnamesi (1863), madde 12, s. 89.

15 Örneğin Fransız kanunları mülkiyet haklarında "umumi menfaatler şahıs menfaatlerinden üstün tutulmalıdır" esasına dayanıyordu (Benevolo [1971], s. 102).

16 Turuk ve Ebniye Nizamnamesi (1863), madde 3, s. 86. Bu kanunda da, bayındırlık işlerine yasal çerçeve oluşturan 1841 Fransız İstimlak Kanununun izleri görülmektedir. (Benevolo, age, s. 104). Fransa'da bu gelişmeler diğer Avrupa ülkelerindeki benzer gelişmelerden önce gelir. Örneğin İtalya'da kamu yararına istimlak kanunu, 1865'te işlerliğe konmuştu. (Sutcliffe [1977] içinde Calabi, s. 56-57).

bina sahiplerine eski mülklerinin değerine tekabül eden yeni hisseler verilecekti.[17] Ancak 1882 kanunu istimlak edilebilecek alanın yangın öncesi arsanın azami dörtte birini aşamayacağı kısıtlamasını getirdi.[18]

Yangın tehlikesini en aza indirmek üzere yapı teknikleri ayrıntılı biçimde nizamnamelere girecekti. 1848'de belirlenen "ebniye beyannamesi"nde kâgir yapı tekniklerinin avantajları tanımlanıyor, kâgir yapılar "tam kâgir" veya "nim kâgir" (yarı kâgir) olarak sınıflandırılıyordu. Kâgir inşaat, genelde alt katlarda taş istinat duvarları, üst katlarda ise tuğla duvarları olan inşaat olarak tanımlanıyordu. Tam kâgir ile yarı kâgir binalar ise kirişler ve çatıda kullanılan malzemeye göre birbirinden ayrılıyordu. Tam kâgir binalarda kiriş ve çatılarda demir ve bakır kullanılmalıydı, (bir görüşe göre eğer bakır kullanılırsa bina 2,000 yıl yaşardı), oysa yarı kâgir binalarda bu kısmın ahşap olması yeterliydi. Her durumda kâgir bir binanın ömrü ikiyüz yıl, yani ahşap binanın ömrünün iki katı kadardı.[19] 1864'te hükümetin bir kararı uyarınca başkentteki bütün binaların taş veya tuğladan yapılması şart koşulurken maddi imkânları kâgir inşaata yetmeyenlerin ahşap bina yapmalarına izin veriliyordu. Ancak, ahşap kullanıldığı takdirde, yangınların yayılmasını önlemek üzere ahşap binalar arasına duvar çekilmesi gerekiyordu.[20]

1875 nizamnamesine göre başkent ana ve tali bölgeler olarak ikiye ayrıldı. Ana bölgelerde ahşap inşaat tümüyle yasaklanırken, tali bölgelerde kâgir yangın duvarı yapmak şartıyla bazen izin veriliyordu.[21] Buradaki mantık, kentin daha yoğun ve prestiji yüksek bölgelerinde kâgir inşaatı şart koşarak yangın tehlikesini azaltmaktı. Ana bölgeler, İstanbul yarımadasının Unkapanı-Aksaray eksenine kadar doğu kısmı, Şişli, Pera'da Cadde-i Kebir bölgesi ve Azapkapı'dan Ortaköy'e kadar uzanan kıyı şeridi olarak belirlendi.[22] Göreceğimiz üzere başkentin bu bölgeleri, 19. yüzyılın ikinci yarısında ve 20. yüzyılın ilk on yılında, önemli yatırımların yapıldığı bölgelerdi. Tanzimat sonrası nizamnamelerin öngördüğü nihai amaç, düz ve geniş caddelerin belirlediği kare ve dikdörtgen adalarda, taş veya tuğla yapılardan oluşan bir kent kurmaktı.

YANGIN SONRASI PLANLAMA

İstanbul'un ahşap konut dokusu kentin tarihi boyunca tehlike oluşturmuştur. Nüfus ve inşaat yoğunluğu arttıkça yangın tehlikesinin artışını da beraberinde getiriyordu. Osmanlı hükümranlığının ilk 180 yılında, saray tarihçilerinin eserlerinde kentte yangından söz edilmemektedir.[23] Oysa 1633 Cibali yangını geniş ölçüde tahribata yol açan bir dizi yangının birincisi olacaktı. 1663 ile 1839 arasında, İstanbul ve Galata'da 109 büyük yangın görüldü. Bu sayı 1853 ile 1906 arasında 229'a çıktı; 19. yüzyılda kent sürekli yangın tehlikesiyle yaşar hale gelmişti.[24] İstanbul sakinlerinin bu afet karşısındaki aczini ve ızdırabını 19. yüzyılın İtalyan gezginlerinden Edmondo De Amicis şöyle anlatır:

---

17 Turuk ve Ebniye Nizamnamesi (1863), madde 12, s. 89.

18 Ebniye Kanunu (1882), madde 22, s. 1042. Bu maddeler İtalya'da 1865'te çıkarılan kent planlaması kanunu ve Prusya'da 1875'te uygulamaya konulan kent reformu kanununu çağrıştırmaktadır. (Adshead [1923], s. 181-191, 195). Ancak Almanya'da 1902'de uygulanmaya başlanan yeniden parsellenme kanununa (*Lex Adicis*) kadar Avrupa'da yeniden parsellemenin esasları tam olarak yerine oturmamıştı. 1902'de çıkan Germen kanununa göre yeniden parselleme çalışmaları yapıldığında, yeni parseller, eskiden bulundukları konumda olacak, sokağı dik açıyla kesecek ve eski parsele eşit boyutlarda olacaklardı. (Williams [1922], s. 110-111).

19 Ergin (1914-22), 1, s. 1105-1112.

20 *Journal de Constantinople*, 23 Eylül 1864.

21 İstanbul ve Belde-i Selasede yapılacak Ebniyenin Suret-i İnşaasına dair Nizamname (1875), madde 6, s. 519.

22 "Dersaadet Belediye Kanunu" (1877), *Düstur*, cilt 4, s. 530.

23 Ergin, age, 1, s. 1258.

24 age, 1, s. 1259-1309 ve 1317-1332.

> İstanbul sakinleri için "yangın" kelimesi "her türlü bela"yı ifade eder. "Yangın var!" feryadı ise tüyleri diken diken edici, korkunç, meşum, duyanı yeise gark eden bir feryaddır ki bütün şehir iliklerinde hisseder ve insanlar Allahın gazabının haberini almışcasına sokaklara akarlar.[25]

1840'lardan önce yangınların gerektirdiği yeniden inşa faaliyetleri önceden var olan düzen uyarınca gerçekleşirdi. Tahribata uğrayan bölgeler daha önce nasılsa öyle yapılmaya çalışılırdı.[26] 1840'tan sonra, yangınları önlemek üzere köklü çözüm arayışları, çağdaşlaşma şevkiyle birleşerek, kent tasarımında yeni bir anlayışa yol açtı. Her yangın yeri kente verilecek resmi biçimlerin denendiği bir sahne haline geldi.

Yeni planlanan semtler her zaman aynı özelliklere sahip değildiler. Yangının büyüklüğüne, yanan yerin topoğrafyasına ve kentteki konumuna göre değişiklik gösterirlerdi. Yanan bölge büyük ve prestiji yüksek bir semtteyse, yeniden inşası başlı başına bir yenileşme projesi haline getiriliyor, çoğu kez çevresindeki yanmamış bölgeleri de kapsıyordu. Bölgede anıt veya ticari rıhtım gibi bir odak noktası olduğu zaman bu, yeni planlanan mahalleden eskisine oranla daha geniş bir ana sokak geçirilmesine vesile oluyordu. Daha mütevazı ve anıtsal yapıları olmayan yanmış mahallelerin ızgara planına sokulması daha kolaydı. Son olarak, yangın yeri küçük bir alan ise, yeniden yapılanması sadece birkaç düz ve genişçe sokak yapılması demekti.

Böylelikle, büyük yangınlar kent dokusundaki değişiklikleri belirleyen başlıca etken haline geldiler. 1856 Aksaray yangını ve 1865 Hocapaşa yangını İstanbul yarımadasının yeniden şekillenmesinde özellikle önemli olmuştu. Haliç'in kuzey yakasında, 1870 Pera yangını aynı oranda köklü değişikliklere neden olmadı, ama uygulamaya konulmayan yangın sonrası planları, arzulanan prototip kent imajını açıkça göstermesi bakımından başkentin tasarım tarihinde önemli bir aşama oldu.

1856 Aksaray Yangını: Birinci Izgara Planı

Altı yüz elliden fazla binanın yanmasıyla
sonuçlanan 1856 Aksaray yangını, İstan- 25
bul'un kent dokusunun yeniden şekillenmesinde önemli bir dönemeç noktası olmuştu.[27] Bu yangından sonra İstanbul'un tarihinde ilk kez, yangın yerinin sistematik bir haritası çıkartıldı ve alternatif bir kent
tasarımı projesi hazırlanarak uygulamaya 26
konuldu.[28] Mustafa Reşid Paşa'nın kentin çağdaşlaşmasında Avrupalı uzmanlar istihdam etme politikasına uyan hükümet, bir İtalyan mühendisi olan Luigi Storari'yi bölgenin yeniden imarı ile görevlendirdi.[29]

Bu konuda çıkan irade-i seniyye, planda aranan vasıfları sıralıyor ve yeni düzene göre (heyet-i cedide) geniş ve düz caddeler yapımını öngörüyordu.[30] İradeye uygun olarak Storari, mahallenin organik sokak şebekesini yeniden düzenledi. Aksaray'ın yangın öncesi dokusunda açıkça görülen bir kavşak, Haliç'te Unkapanı'ndan, Marmara kıyısında Yenikapı'ya uzanan kuzey-güney ekseniyle, doğu-batı eksenini oluşturan ve Divanyolu'nun uzantısı olan Aksaray Caddesi'nin kesiştiği noktayla çakışıyordu.[31] Storari bu iki ana arterin önemini vurgulamak için onları genişletip düzeltti ve kavşağı belirleyen köşeleri yuvarladı. Bu tarz bir uygulama İstanbul'a yeni bir kavram getiriyordu. Her ne kadar bu yeni kavşak Batı anlamında bir umumi

---

25 De Amicis (1896) 2, s. 98.

26 Bu bölümde temel harita olarak kullanılan ve 19. yüzyılın ortalarında yapılmış olan haritaya göre, geometrik bir sokak yapısı yoktur. Bu nedenle sokak düzenlemelerinin 1850 sonrasına ait bir olgu olduğu görüşündeyiz.

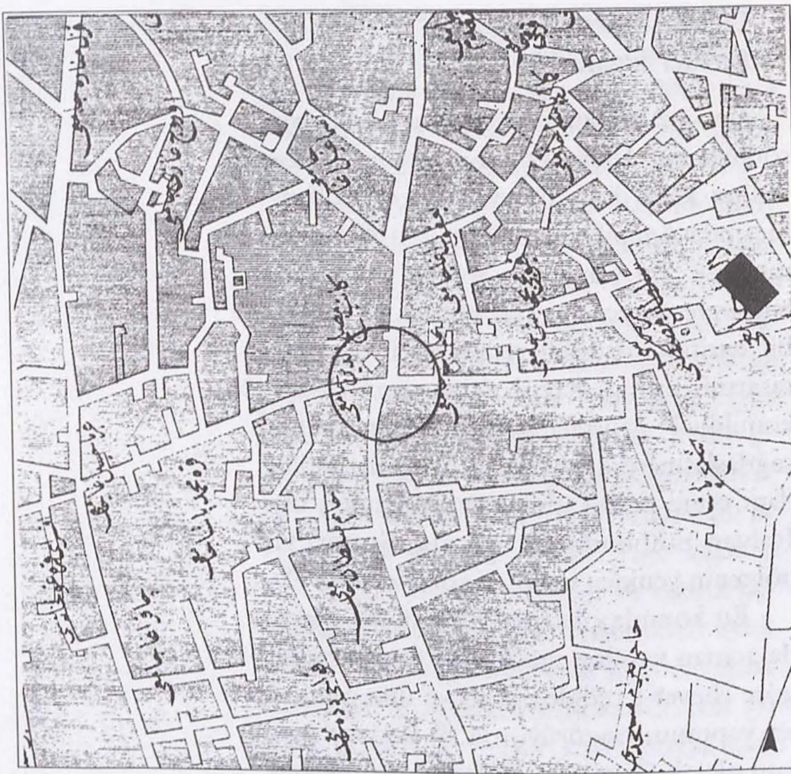
27 BBA, İrade, Dahiliye, no. 20937'de yanan bina sayısı 666 olarak verilmektedir. *Mecelle*'deki sayı ise 748'dir; *Journal de Constantinople* ise yanan bina sayısının 1,000 olduğunu, bir o kadar da dükkân yandığını öne sürmektedir.

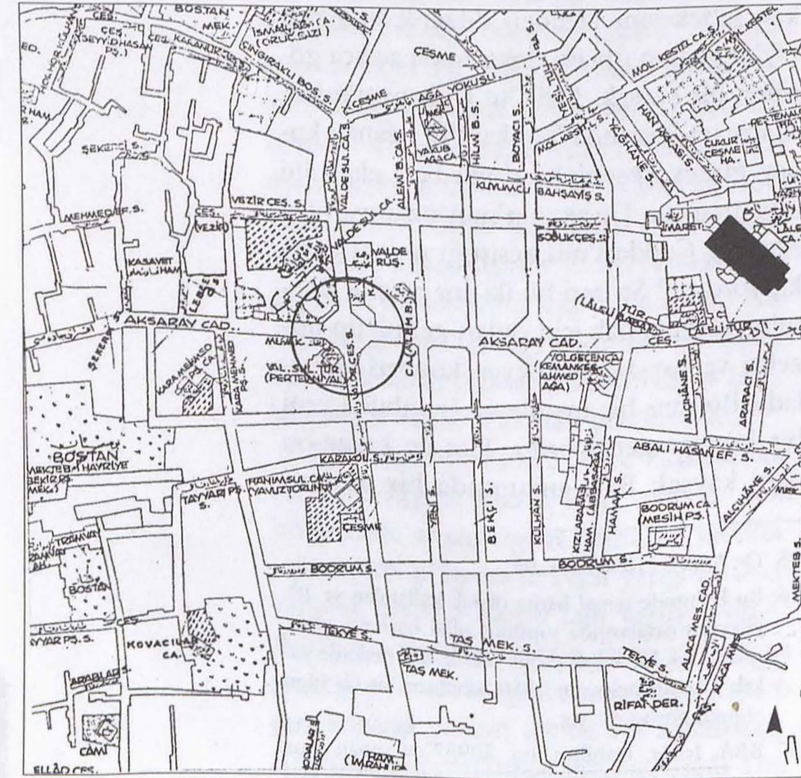
28 Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi, no. E9433.

29 BBA, İrade, Dahiliye no. 23150.

30 *Journal de Constantinople*, 3 Ocak 1856.

31 Bu kavşak Bovis Forumu'nun bulunduğu yerdi.





25) 1850'lerde Aksaray'ın Planı.

26) 1870'lerde Aksaray'ın Planı.

meydan olmamışsa da, öyle algılanmış ve örneğin *Journal de Constantinople* ondan "güzel bir meydan" (*belle place*) olarak bahsetmişti.[32]

Bu semtin başlıca arteri olan Aksaray Caddesi'nin önemini vurgulamak için Storari bu kavşak motifini yol boyunca üç kez kullandı. Tüm diğer sokaklar caddeye göre hizaya getirilmişse de sonuç mükemmel bir ızgara (*grid*) olmamış, birbirlerini dik açıyla kesen birörnek bloklar oluşturulamamıştı. Her ne kadar Storari'nin sokaklarına diğer sokaklardan tecavüzler önlenmiş ve yangın öncesi Aksaray'ının çıkmaz sokakları yok edilmişse de, yeni adalar eskileriyle hemen hemen aynı boydaydı; ikametgâh alanı ölçeği fazla değişmemişti. Ancak, çıkmaz sokakların yok edilişiyle birlikte, birçok ada inzivada yaşamaktan kurtulmuştu.

Von Moltke'nin önerilerinin yankıları, Storari'nin sokakları genişliklerine göre sınıflandırmasında görülmektedir. Storari'nin ana arteri olan Aksaray Caddesi 9,50 metre, diğer sokaklar 7,60 metre ve 6 metre genişliğindeydi.[33]

Yeni mahalle, Avrupa planlama ilkelerinin güçlü bir ifadesi olarak görülüyor ve o günlerde Paris'te yürütülen yapılaşmayla karşılaştırılıyordu.[34] Hatta, daha sonraları kent planlamasında Batılılaşma eğilimine muhalif çevreler, Aksaray projesini, yerel mirası göz ardı eden sürecin başlangıcı olmakla suçlayacaklardı. Örneğin 20. yüzyılın başında bir mimar, Mazhar Bey, Aksaray'da Paris'in geniş ve düz arterlerinden esinlenilmesini "riyakâr ve milliyetsiz Tanzimat ruhu"na bağlayacaktı.[35] Ancak, Mazhar Bey herhangi bir alternatif önermemekteydi; zaten eleştirileri, giderek yerleşen bu kent tasarımı anlayışını değiştirmek için gecikmişti.

1865 Hocapaşa Yangını ve ITK

18 Eylül 1865'te İstanbul, tarihinin en

32 *Journal de Constantinople* 3 Ocak 1856.

33 age.

34 Eugène Haussmann'ın doğrudan katkısı olduğu dahi söylenmiştir. Fazıl Halil Ethem ısrarla Haussmann'ın ilk Aksaray projesini bizzat çizdiğini savunmakta, Ergin ise buna karşı çıkmaktadır. Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi'ndeki plan, L. Storari'nin imzasını taşımaktadır ve Haussmann'ın "Anıları"nda bu tür bir katkıdan hiç bahis yoktur. Bkz. Haussmann (1893).

35 Ergin'in *Mecelle*'sinde verildiği şekliyle, 1, s. 345.

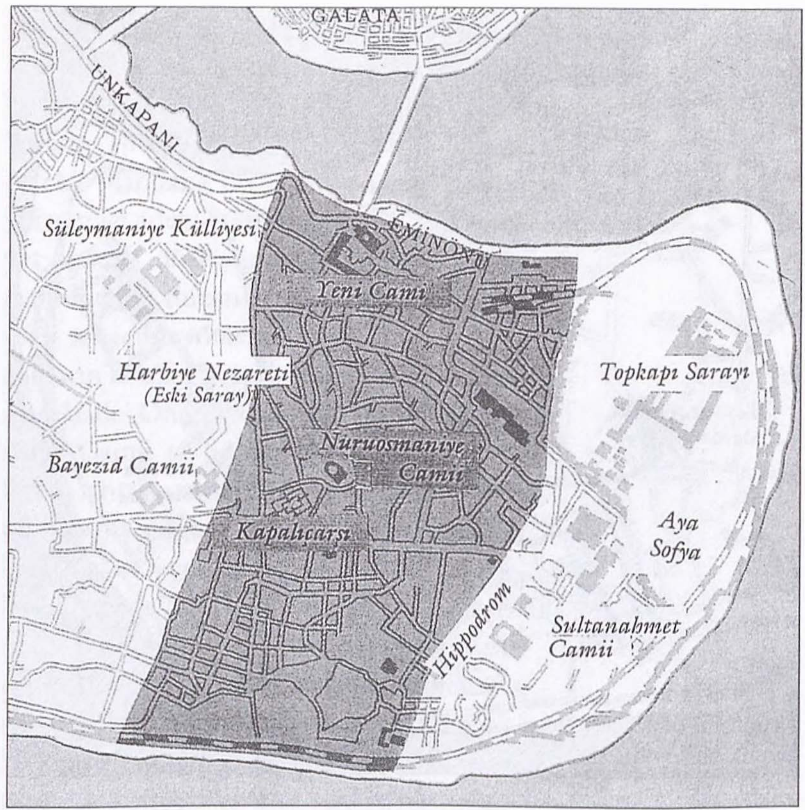
büyük yangınını gördü. Eminönü'nün batısında Hocapaşa semtinde başlayan yangın, kısa zamanda doğudan esen rüzgârın etkisiyle birkaç yöne yayıldı. Güneyde Marmara Denizi, kuzeyde Haliç, Batı'da Bayezid Külliyesi, ve doğuda Ayasofya ve Sultanahmet Camii aksı içindeki
27 çok geniş bir alan otuz iki saat içinde yerle bir oldu.[36]

Hocapaşa yangınının boyutları ("harik-i kebir" [büyük yangın] olarak da bilinir) hükümeti asırlardan beri süregelen bu afete bir çözüm bulmaya zorladı. Bu çözüm devrim yapacak bir alternatif değil, Mustafa Reşid Paşa'nın 1836'da koyduğu temel çerçevenin ısrarla uygulanmasından ibaretti. Meclis-i Ahkâm-ı Adliye'nin hazırladığı bir lahiyada sorun, daha 1830'larda tanımlanan iki konu çevresinde özetleniyordu: yapı malzemeleri ve sokak dokusunun durumu. Birinci öneri eski bir temayı tekrar vurguluyordu, yani ahşap malzemenin kolaylıkla alev aldığı ve bu nedenle kâgirin tercih edilmesi gerektiği. İkinci olarak, sokaklar alevlerin yayılmasını kolaylaştırıyordu. Sokaklar, "inişli çıkışlı, dar, çarpık dehlizler" olarak tanımlanıyor, bu durumun itfaiye araçlarının girmesini, sokak sakinlerinin kurtarılmasını zorlaştırdığı vurgulanıyordu. Sokak dokusu polis denetimini de imkânsız hale getiriyordu: "İstanbul'da polis hizmeti sağlamak, büyük bir ormanı denetlemeye benziyor."[37]

Bu sorunlara çifte çözüm önerilmekteydi: sokakların düzenlenmesi (yani genişletilmesi ve düzleştirilmesi) ve ahşaptan kâgire geçilmesi. Ayrıca sokakların genişletilmesiyle yapı malzemelerinin nakliyesinin kolaylaşacağı ve bu nedenle inşaat maliyetlerinin düşeceği belirtiliyordu.[38]

Bu aşamada daha sonra 1882 kanununda yer alacak olan "tarla" kuralına benzer bir uygulama gündeme getiriliyor ve on veya daha fazla hanenin yandığı durumlarda yeniden parsellenme zorunlu kılınıyordu. Bu uygulama hane sahiplerinin yangın öncesi durumlarına göre mağduriyetleri demekti. Öte yandan, yeni uygulamaların gayrimenkul değerlerinde yaratacağı artışın, arsa kaybından doğacak zararı karşılayacağı umuluyordu. "Tarla kuralı" uygulamalarının doğuracağı ihtilaflara çözüm bulmak üzere yeni bir komisyon kuruldu. Bu komisyona Islahat-ı Turuk Komisyonu [Yolların Islahatı Komisyonu] (ITK) adı verildi ve bu yeni kuruluş 1869 yılına kadar verimli ve şevkle çalışarak geniş çaplı bir kent planlaması ve inşaatı programını yürüttü.[39]

ITK'nin yetki ve sorumluluklarını açıklayan nizamname *Takvim-i Vekayi*'de ve İstanbul'un yabancı dillerde çıkan gazetelerinde yayınlandı.[40] Bu ni-



27) Hocapaşa yangınının yayıldığı alan.

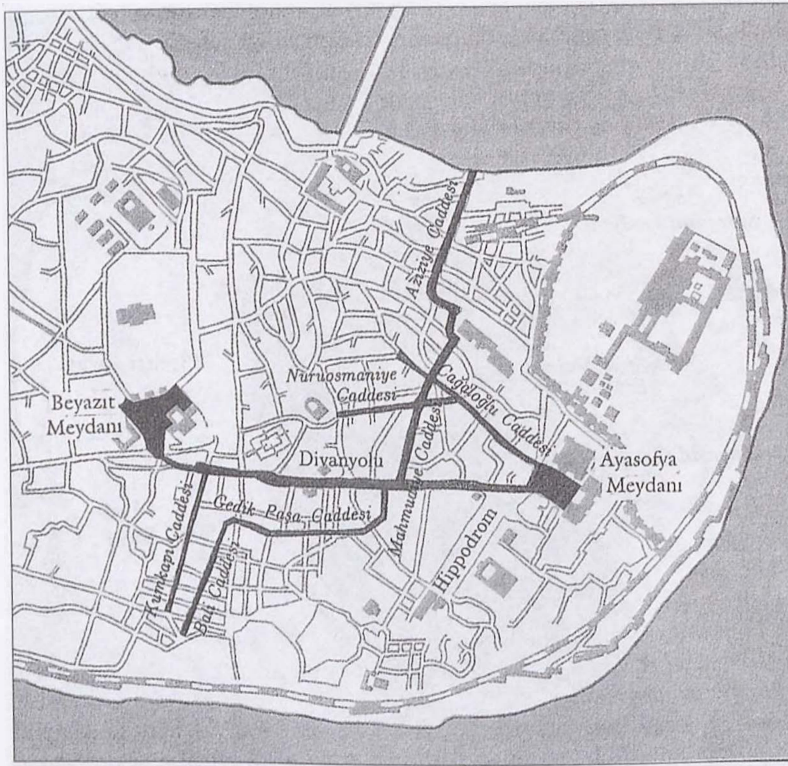
36 Ergin, age, 1, s. 1313.

37 BBA İrade, Meclis-i Vala no. 24667. Bu resmi açıklama Mumford'un III. Napoléon dönemi Paris'i hakkında söylediklerini hatırlatmaktadır. Mumford'un görüşüne göre Haussmann'ın geniş caddeleri, Ortaçağ'dan kalma Paris sokaklarında askeri denetimi kolaylaştırmak için tasarlanmıştı. (Mumford [1970], s. 96).

38 BBA, İrade, Meclis-i Vala, no. 24667.

39 BBA, İrade, Meclis-i Vala, no. 24667.

40 BBA, İrade, Meclis-i Vala, no. 24895.



28) Hocapaşa yangınından sonra düzenlenen ana caddeler.

zamname, komisyonu Hocapaşa'dan Divanyolu, Kumkapı ve Beyazıt'a kadar yanan bölgelerde ve düzenlemeye gerek görülen diğer (yanmamış) bölgelerde yetkili kılıyordu.[41] Böylelikle her ne kadar yangında tahrip olmuş bölgeye öncelik tanınsa da, ITK bütün kentteki çağdaş planlama çalışmalarından sorumluydu.

Genel politikaları oluşturan dokuz kişilik heyet teknokratlardan değil, yüksek rütbeli hükümet memurlarından seçilmişti.[42] Komisyonun çizdiği yol uyarınca "ebniye memurları" unvanını taşıyan hükümet mühendisleri, Hocapaşa'daki yeni sokakları üç sınıfa ayıran bir nazım plan düzenlediler.[43] Ana arter olan Divanyolu 19 metre genişliğinde olacaktı. İkincil arterlerin 12,20 metre genişliğinde olmaları öngörülüyordu. Bunlar, Sirkeci iskelesini Babıâli'ye bağlayan Aziziye Caddesi, Babıâli'den Divanyolu'na uzanan Mahmudiye Caddesi, kuzey-güney eksenini oluşturan ve Divanyolu'nu Kadırga'ya bağlayan Kumkapı Caddesi ile Nuruosmaniye Camii'ni Mahmudiye Caddesi'ne bağlayan Nuruosmaniye Caddesi olarak belirlendi. Ana caddelerle aynı zamanda inşa edilecek üçüncü bir sokak ağında ise, konum ve önemine göre, 11,50 metre, 9 metre, 7,60 metre ve 6 metre genişliğinde sokaklar oluşturulacaktı.[44]

ITK'nin tamamladığı projelerin boyutları 16. yüzyıldan beri imparatorluk tarihinde görülmemiş çaptaydı ve hükümete komisyonun çalışmaları hakkında düzenli bilgi veriliyordu.[45] Bu aşamada 1866, 1868 ve 1869 yıllarında düzenlenmiş üç rapordan Hocapaşa'nın yeniden inşasını izleyeceğiz.

1866 Raporu: Bir yıldan kısa bir zamanda ITK toplam uzunluğu 3.420 metreyi bulan bir sokak ağını tamamlamıştı. Bu sokaklar, ilk nizamnamede öngörülen üç tip sınıflandırmaya göre yapıldı. Ancak, bu sınıflandırma yukarıda da sözü edilen 1863 Turuk ve Ebniye Nizamnamesi'ne uygun olarak yeniden düzenlendi. İlk sınıfı oluşturan "büyük caddeler" 19 metre ve 15,20 metrelik iki alt gruba ayrılıyordu. İkincisi ise "orta caddeler" sınıfıydı ve o da 11,50 metre ve 7,60 metre olmak üzere iki alt birime bölünüyordu. En son ola-

41 Islahat-i Turuk Komisyonu Vezaifini Mebyun Talimatname, madde 1, Ergin, age, 1, s. 995.

42 Komisyon azaların listesi için bkz, Ergin, age, 1, s. 933.

43 Islahat-ı Turuk Komisyonu, madde 2 Ergin, age, 1, s. 995 içinde.

44 Islahat-ı Turuk Komisyonu, madde 3, s. 995.

45 Komisyonun ilk fonları saray ve hükümet bütçelerinden karşılandı. İkinci derecede bir kaynak akışı, sahipsiz veya yeni planlamadan sonra arta kalan parsellerin satışından sağlandı (Ergin, [1938], s. 42). Birçok durumda bu kaynaklara ek olarak hükümet sübvansiyonu gündeme geldi. Örneğin, Samatya ve Balat'ta yangından yeni çıkmış mahallelerin acilen yeniden yapılması söz konusu olup, masraflarda beklenmedik bir maliyet artışı görülünce hükümetin 1867'de bu açığı kapatması istendi (BBA, İrade, Dahiliye, no. 41216). Bir ana arter veya hükümet binası söz konusu olduğunda hükümet bütçesi devreye sokuldu. Örneğin, Babıâli'nin duvarlarının yeniden yapılması hükümetçe karşılandı (BBA, İrade, Dahiliye, no. 41216).

rak da 6 metre genişliğinde "yan sokaklar" geliyordu.[46]

Topoğrafya ve mevcut binalar da planlamayı etkilemişti. Engebeli arazide yer alan Sirkeci ve Cağaloğlu bölgelerinde birçok anıt eser, cami ve kâgir bina vardı. Yeni sokak düzeni, tarihi binaları korurken aynı zamanda arazinin engebelerine de uymak zorunda kaldı. Örneğin arazi koşullarının dayattığı iki büyük kıvrım Aziziye Caddesi'ne dahil edildi. Aziziye Caddesi'nin batısındaki Hamidiye Caddesi ve onunla kesişen diğer iki cadde, yangından kurtulan Mustafa Ağa Medresesi ve iki küçük camiyi yıkımdan kurtaracak şekilde tasarlandı.

Yol yapımına paralel olarak altyapı inşaatı da sürdürüldü. Mahmudiye, Nuruosmaniye ve Kumkapı caddelerinin altına toplam 2.660 metrelik kanalizasyon borusu döşendi.[47]

Komisyon ayrıca bölge sakinlerinin evlerini ve dükkânlarını tuğladan yapmalarına yardımcı oldu. Daha önceki devirlerde sürekli yasaklanmasına rağmen ahşap inşaatta diretilmesinin nedeni ekonomikti, zira tuğla ve çimentoya uygulanan vergiler bu malzemeleri geniş kitlenin ulaşamayacağı kadar pahalı kılıyordu. Bu sorunu çözmek üzere, ITK tuğla ve çimento üreten bir fabrika kurdu ve evlerini yeniden inşa etmek üzere tuğla ve çimento satın alanlardan vergi alınmadı. ITK'nin fabrikasından alındığı takdirde, 100 tuğla, 135 kuruşa, yani normal piyasadan 115 kuruş daha ucuza geliyordu. Çimentonun fiyatı ise kantar başına 9 kuruştan 5,5 kuruşa düşürüldü.[48] Özel fabrikaların ürettiği tuğla ve çimentodan alınan vergiler de kaldırıldı.[49] Ulaşım maliyetlerini düşürmek üzere stratejik noktalardaki yolların yapımına öncelik tanındı. ITK'nin görüşüne göre Sirkeci iskelesinin Aziziye Caddesi yoluyla Babıâli'ye bağlanması, inşaat malzemelerinin nakliyesini kolaylaştıracaktı.[50]

1868 Raporu: Bir önceki raporu izleyen bu raporda ITK, gelecekteki projelerini açıklıyordu. 1866 raporunda yer alan en acil sorunlar çözülmüştü. Komisyonun başarısı 1868 raporunda çok daha büyük ölçekli planlama projelerine girişilmesine yol açtı ve adeta bütün kent ITK'nin faaliyet alanına dönüşürken komisyonun sorumlulukları düzenli bir ulaşım ağı kurulması amacının ötesine geçti. ITK başlıca anıtların etrafını açarak ön plana çıkmalarını sağladı. Önerilerden bir diğeri ise Ayasofya Camii ve Süleymaniye Külliyesi'ne bitişik ahşap evlerin yıkılarak bu anıtların temaşasına engel olan unsurların ortadan kaldırılması yönündeydi.[51] Bu fikir o yıllarda Avrupa'da geçerli olan kentsel korumacılık kavramından, özellikle de Haussmann'dan ödünç alınmıştı. Haussmann'a göre, anıtlar diğer yapılardan soyutlandıklarında ihtişam kazanırlardı.[52] Haussmann'ın kuralları en katı şekilleriyle uygulanmamakla birlikte, Divanyolu'nun genişletilmesi sırasında olduğu gibi, ITK tarihi değeri olan yapıların korunmasını hedefledi.[53]

Divanyolu'nun öngörülen genişliği 19 metre olduğundan, iki tarafında geniş çaplı yıkım çalışmaları gerekmekteydi. Ancak İstanbul'un bu en eski ana arteri bo-

46 Ergin, age, 1, s. 1001.

47 age, 1, s. 1002.

48 age, 1, s. 1002.

49 BBA, İrade, Meclis-i Vala, no. 24866.

50 Ergin, age, 1, s. 1002.

51 age, 1, s. 1006.

52 Haussmann (1893), 3, s. 28-29.

53 ITK'nin tarihi eserlerin korunması konusunda bir duyarlılığı olmuşsa da bunu sistemli bir biçimde yaptığı söylenemez. Anıt korumasının sistematik bir düzene oturması elli yıl sonra gerçekleşecekti. 1917'de Müze-i Hümayun Müdürü Halit Bey'e, İstanbul'un ve imparatorluğun sınırları içindeki tarihi eserlerin ve "pitoresk" mekânların korunmasına yönelik bir komisyon kurması görevi verildi. Başkentten başlayarak, mühendisler ve mimarlardan oluşan bu komisyon anıt eserlerin bir envanterini çıkaracak, onların korunma ve bakımına çalışacaktı. Amaç eğitici olduğu kadar turistikti ("*Sauve-garder...*" [1917], s. 80-81).

29) 1900'lerde Divanyolu. Yolun sağında kesilmiş kubbesiyle Çemberlitaş Hamamı, Konstantinos Sütunu (Çemberlitaş) ve Atik Ali Paşa Camii görülüyor.



yunca yer alan anıtların çokluğu, bu çalışmaları zorlaştırdı ve ağır ilerlemesine neden oldu.

Bir zamanlar elips şeklindeki Constantinus Forumu'nun merkez noktasını oluşturan Constantinus Sütunu (Çemberlitaş) Hocapaşa yangınına kadar yoğun bir yapılaşmanın arasında gözden kaybolmaktaydı. Bu anıtın acıklı halini İngiliz seyyah Julia Pardoe, 1839'da yazdığı seyahatnamesinde şöyle anlatır:

> ... anıtın güzelliği tamamen yok olmuştur, zira hemen bitişiğinde mütemadiyen çıkan yangınlarda enine boyuna çatlamıştır ve etrafına dikkatle sarılmış çemberler sayesinde ayakta durabilmektedir. Sütunun kaidesi on metre eninde olup, inşası esnasında içine Kutsal Haç'tan parçalar konmuştur ki bu sebeple mukaddes bir ziyaretgâh haline gelmiştir. Önünden geçen her atlı atından inerek dua etmeden geçmez. Ama Müslümanlar, sütunun sağlam taş örgüsünün altında yatan emanetlerin yarattığı mukaddesiyatı fark etmezler, bu sebeple sütunun her cihetini süfli ve çirkin evlerle doldurmuşlardır. Bu eşsiz abideyi asar-ı atika tiryakileri ancak bir cepheden layıkıyla temaşa edebilirler.[54]

1865'te Hocapaşa yangınında çoğu yanan bu "süfli" ve "çirkin" evlerin geri ka-
29 lanı da yıkılarak sütunun çevresinde üçgen biçiminde küçük bir alan (Çemberlitaş Meydanı) açıldı. Her ne kadar ITK, Constantinus Sütunu'nun tarihsel önemi üzerinde fazla durmadıysa da, Batılı bilim adamlarının kentin Bizans geçmişi konusundaki duyarlılıkları bu kararın alınışında komisyonu etkilemiş olmalıdır.[55] Anıtın çevresini açmak için sadece evler değil bazı dükkânlar, bir hanın ve Çemberlitaş Hamamı'nın (1583) bir kısmı da yıkılmıştı.[56] Çemberlitaş Hamamı'nın kesilmiş kubbesi ITK'nin Divanyolu'ndaki faaliyetinin işareti olarak günümüze kadar gelmiştir. Komisyonun önerisi on adet üç katlı yeni ticaret merkezi kurulması yolundaydı. Bu yeni dükkânlar "yakışıklı" ve "nümayişli" bir çevre yaratacaklardı.[57]

Çemberlitaş'ın karşısında yer alan Atik Ali Paşa Külliyesi, 15. yüzyıl klasik dönem öncesi Osmanlı mimarisinin nadir örneklerindendir. İlk şekliyle külliye, cami, imaret, tekke ve medreseden oluşuyordu. Cami ve medrese anıtsal unsurlardı. Divanyolu'na taşmaması için medresenin bir bölümü kesildi ve ayrıca kapısı geriye çekildi.[58]

1659'da inşa edilen ve medrese, kütüphane ve türbeden oluşan Köprülü Külliyesi'nin türbesi Divanyolu'na taştığından söküldü ve genişletilen Divanyolu'na paralel olarak bugünkü yerine yerleştirildi.[59] Böylelikle caddenin öbür tarafında 1840'ta inşa edilen II. Mahmut Türbesi'ni tamamlıyordu.

---

54 Pardoe (1839), s. 118.

55 Bu konularda 19. yüzyılın başlarında çıkan eserler arasında J. Von Hammer'in *Constantinopels und der Bosporus* (Peşte, 1822) ve C. Andreossy'nin *Constantinople et le Bosphore de Trace* (Paris, 1828) adlı eserlerini saymak gerekir. 1870'lerde yayımlanan bazı eserlerin hazırlığı 1860'lı yıllarda başlamış olmalıdır. Bunların arasında en bilinenleri şunlardır: P.A Dethier, *Der Bosporus und Constantinopel* (Viyana, 1873); W. Salzenberg, *Altchristhichte Baudenkmaler von Constantinopel* (Berlin, 1877); F.W. Unger, *Queller der Byzantinischen Kunstgeschichte* (Viyana, 1878).

56 Ergin, age, 1, s. 1007.

57 age, 1, s. 1008.

58 age, 1, s. 1009.

59 Koçu (1968), s. 4625.



30) Ayasofya'nın kubbesinden At Meydanı'nın görünüşü, 1900'ler. Sağda Divanyolu'nun başlangıcı ve Firuzağa Camii, ön planda yeni ekilmiş ağaçlarıyla Ayasofya Meydanı görülüyor.

At Meydanı'nın kuzey sınırı, bir diğer 15. yüzyıl yapısı olan Firuzağa Camii'ne sonradan eklenen bazı binalar tarafından
30 kapatılmıştı. Bu binalar yıkılarak, Divanyolu ile (bu tarihte artık iftiharla "cadde-i cesim" tabir ediliyordu) At Meydanı'nın daha bariz bir noktada kesişmesisağlandı.[60] Aynı zamanda Firuzağa Camii de ortaya çıkarıldı.

Çok tartışma yaratan bir uygulama da yol açmak uğruna hazirelerin tahrip edilmesi oldu. Hazireler, cami ve külliyelerin bir parçası olduklarından kentin her yerine dağılmışlardı ve çoğu mahallelerin ortasındaydı. Kent dokusunun düzenlenmesi kararı beraberinde kaçınılmaz bir ikilemi getiriyordu: bu mezarlıklar taşınmalı mıydı, yoksa inşaatlar üzerlerine mi yapılmalıydı?

Her iki seçenek de İslam cemaatinin dini hassasiyetine aykırıydı. Bir aşamada Sadrazam Fuad Paşa, ölülere saygısızlık ettiği gerekçesiyle, "frenkperest"likle suçlandı.[61] Fuad Paşa'nın kendini savunması ise her ne pahasına olursa olsun modernleşmeyi savunan Batılılaşmış bir bürokratın vereceği türdendi. Paşa, gelenekçi muhaliflerine, bu yapılan hayırlı işlerin kesinlikle ölülerin ruhunu şad edeceği cevabını verdi.[62] Sadrazamın onayıyla, Atik Ali Paşa ve Sinan Paşa hazirelerinin bir kısmı Divanyolu'na dahil edildi.

1869 Raporu: İstanbul şehremini ve ITK'nin belki de en etkili ismi Server Efendi bu üçüncü raporu bizzat yazmıştı.[63] Şehremini, o zamana kadar ITK'nin tamamladığı projeleri anlatmış ve gelecekte yapılması öngörülen işleri haritada işaret ederek sıralamıştı.[64] Bir kez daha "tanzimat-ı belediye", komisyon tarafından

60 Ergin, age, 1:1009.

61 Bu suçlama sanki Haussmann'ın mezarlıklarla ilgili kent tasarımı ilkelerine bir referansmış gibi algılanabilir. Oysa, "frenkperest" deyimi halk ağzında Batılı değerleri benimseyip İslami değerleri hiçe sayan kişi anlamında kullanılmakta ve özel olarak Fransızlara karşı bir tavır belirtmemektedir. Ayrıca, ITK'nin muhaliflerinin Haussmann'ın çalışmaları hakkında bu denli ayrıntılı bilgi sahibi olmalarına da pek ihtimal verilmez.

62 Koçu, age, s. 4625.

63 BBA, İrade, Dahiliye, no. 41216.

64 Başbakanlık Arşivi'nde bu haritayı bulamadım.



31) Ayasofya Meydanı, 1910 civarı.

belirlenen genişletme ve güzelleştirme ilkeleri ile uyum içinde olmalı ve aynı hedefleri gözetmeliydi.

Bu raporla daha önceki raporların arasındaki başlıca fark, Hocapaşa yangınının sözünün dahi edilmeyişidir. Raporun kendine koyduğu ana hedef, "İstanbul'un güzelliklerine güzellik katmak"tı. Haliç'in kuzey yakasında yapılması gerekenlerle raporuna başlayan Server Efendi için, Hocapaşa yangını ve bölgesi artık geride kalmıştı.

Dolmabahçe ve Çırağan sarayları bölgesinde yol şebekesi daha önceden ıslah edilmişti. Ancak, padişah Dolmabahçe'ye taşınınca Tophane yamaçlarındaki yolların düzenlenmesi aciliyet kazandı. Ayrıca, Server Efendi Dolmabahçe Camii'nden Kabataş'a kadar sahili izleyen 15,20 metre genişliğinde bir yol yapımını önerdi. Bu düzenleme ile rıhtımı kullanan kayıkçılar Çırağan Sarayı yakınında yeni bir mekâna taşınacak ve böylece "nefis ve cüsâm bir bahçe" yaratılacaktı.[65] Server Efendi'nin Haliç'in kuzey yakasını ilgilendiren son projesi ise Tophane'den Avusturya Sefareti'ne giden yolların genişletilmesiyle ilgiliydi. Server Efendi'ye göre, sahilden Pera'ya uzanan bu güzergâh, İstanbul'a gelecek yabancı bir ziyaretçinin ilk izlenimlerini oluşturacağından özellikle önemliydi. Batılı gözlere hoş görünmek, böylelikle bir tasarım kriteri oluyordu.[66]

İstanbul tarafında ise, düzensiz bir yapı blokunun yıkımı ile Divanyolu Beyazıt Meydanı'na bağlanmış ve böylelikle Divanyolu'nun genişletilmesi projesi tamamlanmıştı. Düzenlenmiş şekliyle Divanyolu yaya kaldırımları olan bir araba yoluydu; Server Efendi'nin mutlu ifadesiyle, "aynen Avrupa şehirlerinde yapılan usul üzere" düzenlenmişti.[67] Divanyolu'nun doğu ucunda Ayasofya'ya bitişik binalar yıkılıyor ve önünde bir meydan oluşturuluyordu. 31

Server Efendi'nin en az önem verdiği konu ise yol yüzeylerinin tamiriydi. Her ne kadar yanmış mahallelerde yolların içler acısı halinden söz etse de tam olarak hangi bölgeleri kastettiği anlaşılamamaktadır. 1869 Raporu'nun genel havasından anlaşılan, ITK'nin başlıca hedefinin Avrupa üslup ve beğenisine göre kente anıtsal bir hava vermek olduğuydu. Yangından zarar gören mahallelere hizmet götürmek ise ikincil bir amaçtı. ITK, Hocapaşa Mahallesi'nin yeniden inşası yerine, artık yüksek prestijli semtlerde Avrupai arterlerin yapımını hedefliyordu. Yaklaşık bu tarihlerde, 1869'da, komisyon dağıldı.[68] Buna rağmen, 1865 ile 1869 arasındaki dört yıl 19. yüzyılda İstanbul'un şahit olduğu en yoğun kent planlaması dönemiydi. ITK Haliç'in iki yakasında başlıca arterleri oluşturmuş, en önemli anıtların çevresini açmış ve geniş çaplı altyapı çalışmalarını tamamlamıştı.[69] Islahat-ı Turuk Komisyonu'nun hizmetlerinin izleri bugünün İstanbul'un-

---

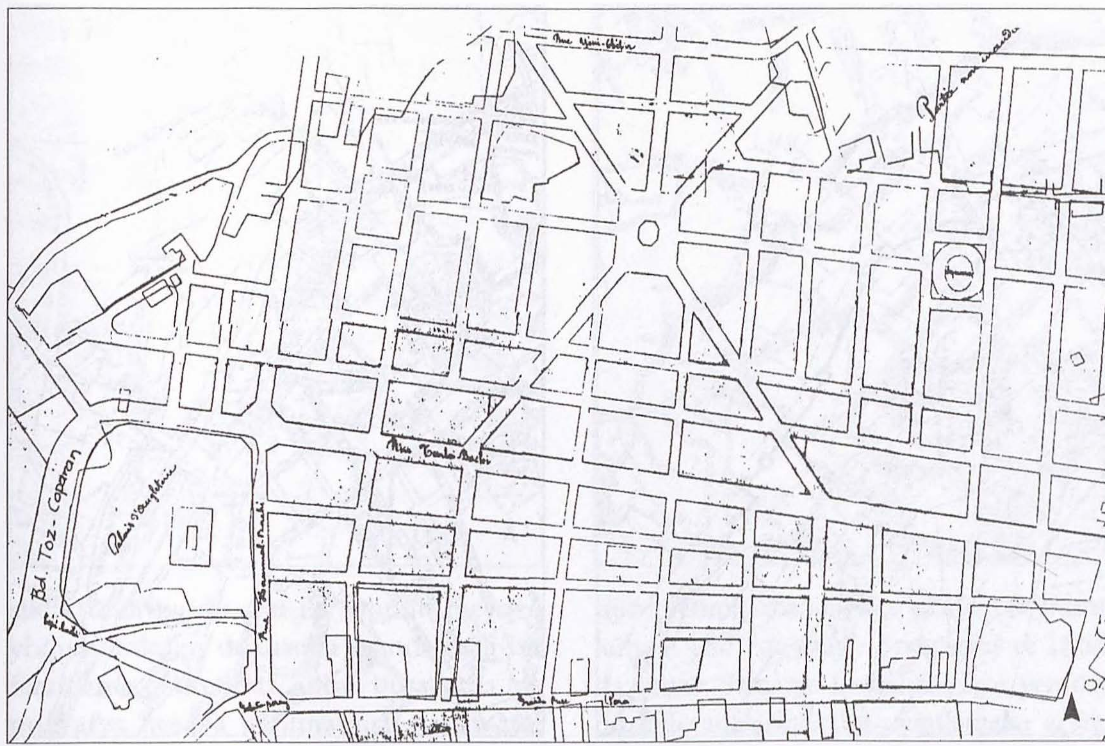
65 BBA, İrade, Dahiliye no. 41216.

66 Ergin'e göre bu Boğazkesen Caddesi'dir (age, 1, s. 1014).

67 BBA, İrade, Dahiliye no. 41216. Server Efendi'nin kafa yapısı bu tanımda açıkça görülmektedir. Server Efendi St.Petersburg ve Paris Sefaretlerinde 1854 ile 1859 yılları arasında görev yapmış ve bu kentlerin kabuk değiştirmesini yerinde izlemişti (Rosenthal [1980], s. 146).

68 Ergin, age, 1, s. 1013.

69 İstanbul'un aynı ölçekte bir kent planlamasını görmesi için 1950'leri beklemesi gerekecektir. Ancak bu dönemde yapılanlar daha kapsamlı bir bütçe sayesinde gerçekleştirilmesine karşın, tarihi dokuya ve kent topoğrafyasına çok daha hoyrat ve acımasız bir anlayışla yaklaşılmıştır.



32) 1870 Pera yangınının yayıldığı alan (alttaki harita).

33) 1870 Pera Nâzım Planı.

da dahi görülmekte ve tarihçi Osman Nuri Ergin'in tartışmalı saptaması olan "Hocapaşa Yangını İstanbul'a felaketten ziyade saadet getirmiştir" ifadesini bir anlamda doğrulamaktadır.[70]



1870 Pera Yangını ve Nâzım Plan

Haziran 1870'te, Pera'da "harik-i kebir"de üç binden fazla bina yandı. Taksim civarındaki Feridiye Sokağı'nda bir evde çıkan yangın, güçlü rüzgârın etkisiyle batıya doğru yayılarak, Tarlabaşı, Taksim, Cadde-i Kebir ve Galatasaray semtlerini 32
tahrip etti.[71]

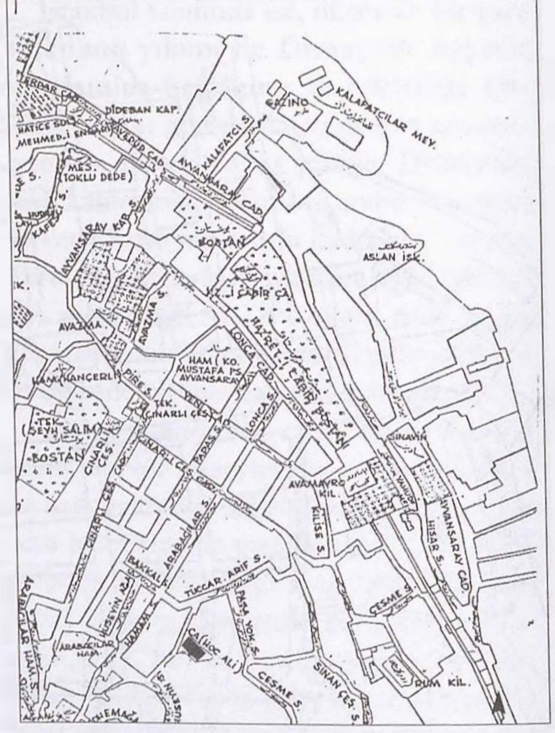
Afetin yarattığı sorunlara çözüm bulmaya çabalayan hükümet, mühendis ve mimarlardan oluşan bir komisyon kurarak, bu semtin yeniden inşası için en verimli yöntemleri saptamaya girişti.[72] Komisyonun ilk ürünü çok iddialı ve mali açıdan gerçekçi olmayan bir "yeni şehir" (*nouvelle ville*) projesi olmuştur.[73] Tasarlanan projede yangın yerlerinde caddeler, geniş meydanlar, tiyatrolar ve oteller gibi modern yapılar öngörülüyordu. Uygulamanın gerektireceği devasa yatırımları göze alamayan hükümet, projede değişiklikler talep etti. Komisyon tarafından hazırlanan ikinci projede 33
anıtlar ve meydanların pek çoğundan vaz-

70 Ergin, age, 1, s. 1310.
71 age, 1, s. 1314.
72 Rosenthal, age, s. 186.
73 Bu planı Başbakanlık Arşivi'nde bulamadım.

34) 1850 Ayvansaray Planı.

35) 1870 Ayvansaray Planı.





geçildi. Buna ek olarak öngörülen cadde genişlikleri 20 metreden 11,50 metreye ve 12,20 metreden 9 metreye indirildi. 30 metre genişliğinde öngörülen Tarlabaşı Caddesi dahi 20 metreye, yani Divanyolu'nun boyutlarına indiriliyordu.[74]

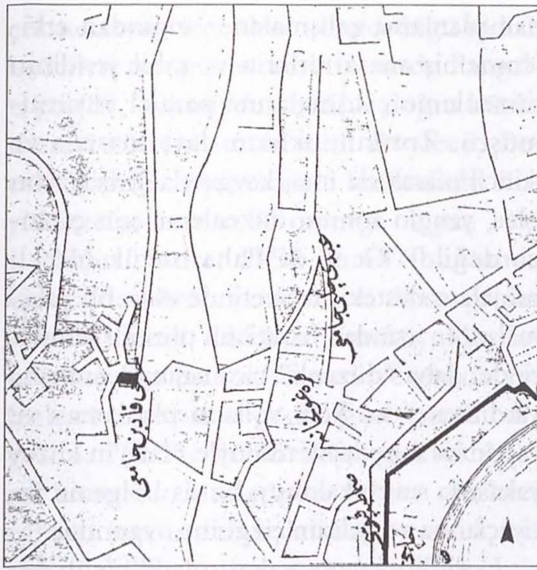
Ancak ilk projede yer alan iki meydan korunmuştu. Yedi arterin birleştiği ana meydan bir mıknatıs görevi yapacaktı. Geniş Tarlabaşı Caddesi ve onun batıya doğru uzantısı olan Tozkoparan Caddesi (ikisi de bu aşamada Cadde-i Kebir'den daha geniş tutulmuştu) ve Taksim'de "Place d'Armes"dan geçerek Ayazma Caddesi'yle birleşeceklerdi. Böylelikle Pera'nın merkez ekseninin kuzeye doğru, "yeni şehir"in merkezine çekilmesi öngörülüyordu. Yangın öncesi "eski şehir"e oranla sokak alanı 83.220 metre kareden, 143.070 metre kareye çıkarılıyordu.[75] Ancak, planın bir ciddi sorunu vardı: Bölge arazisinin engebeli özellikleri göz ardı edilmiş, bütünü düz bir alanmış gibi ele alınmıştı.

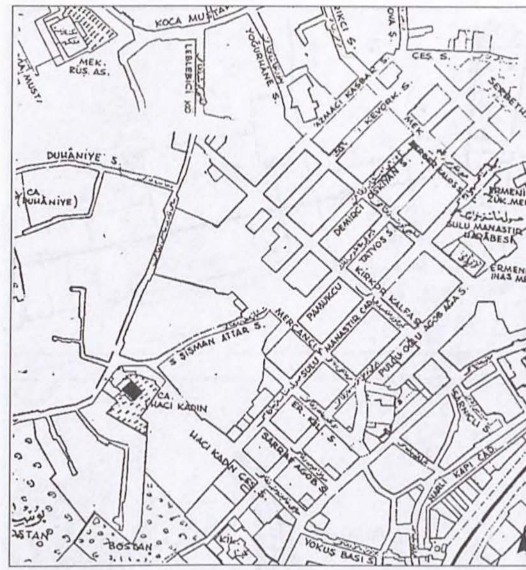
Genişletilen caddelerin arsalarını daraltacağından korkan mülk sahipleri, ikinci plana şiddetle itiraz ettiler. Ayrıca, uzun sürecek ve çok pahalıya mal olacak yapım programı bölge sakinlerinin yaşamını aksatacağı için de eleştiriliyordu. Projenin muhalifleri, sadece Hammalbaşı, Tiyatro ve Deveux caddelerinin onarımıyla yetinilmesini öneriyorlar, geri kalan bölgelerin zaten yeterince düzenlendiğini savunuyorlardı.[76] Mülk sahiplerinin şikâyetlerini kabul eden hükümet projeden vazgeçti. Sadece sakinlerin önerdiği ana caddeler yeniden yapıldı.

Bu proje gerçekleşseydi Pera ne gibi değişiklikler geçirecekti? Tarlabaşı Caddesi ve onun uzantısı olan Tozkoparan Caddesi Pera'nın anıtsal omurgasını oluşturacaklarından, Cadde-i Kebir ikincil bir arter konumuna gelecekti. Kalabalıkları uzun ve dar Cadde-i Kebir'den başka yerlere kaydırmak aslında fena fikir değildi. Ancak, 1870'lere gelindiğinde İstanbul'un en güzel Avrupai binaları bu cadde üzerinde sıralanmıştı. Bunun dışında bir anıtsal şeridin yaratılması ne parasal açıdan mümkündü ne de savunulabilirdi.

1870 projesi Pera'da iki meydan tasarlayarak bu bölgede bir diğer köklü deği-

74 BBA, İrade, Dahiliye, no. 43001.
75 BBA, İrade, Dahiliye, no. 43001.
76 BBA, İrade, Dahiliye, no. 43351.





36) 1850 Samatya Planı.

37) 1870 Samatya Planı.

şiklik öneriyordu. Bu iki umumi meydan yoğun yerleşim dokusuna aslında belli bir ferahlama getirecekti, ancak burada da topoğrafya hesaba katılmamıştı ve bu nedenle projenin yeniden ele alınması gerekecekti. Sonuçta sokakların düzenlenmesi için kapsamlı ve yeni bir öneri getirildi. Ancak bu durum adaların yeniden düzenlenmesi anlamına gelmiyordu. Haliç'in iki yakasında da zaman zaman uygulanan planlama çalışmalarında da görüldüğü gibi, sokakların ve adaların boyutlarında herhangi bir değişikliğe gidilmeyecekti.

Küçük Yangınlar: Mahalle Düzenlemeleri

İç mahallelerde görece küçük alanları etkileyen yangınlar kent dokusunun "yamavari" düzenlenmesine yol açtı. Bu kapsamda yenilenen mahalleler, birbirlerine ya da ana arterlere bağlanmıyor, genel düzensizlik ortamında geometrik birimler olarak kalıyorlardı. Anıt eserlerin bulunmadığı bu bölgelerde "tarla kuralı" katı biçimde uygulanabilmekte ve ızgara plan oluşturulabilmekteydi. Gene de, yangın öncesi arsaların boyutları ve arazinin topoğrafyası sokakların biçimini etkiliyor, ızgara planlar da çoğu kez kusursuz olamıyordu.

İstanbul yarımadasının birçok yerinde, Galata'nın ise bazı semtlerinde bu yeni düzenlenmiş mahallelere rastlamak mümkündü. 1861'de yanan Ayvansaray ve 1866' 34, 35
da yanan Samatya mahallelerinin yeniden 36, 37
düzenlenmelerinde bu uygulamalar açıkça görülebilir. Ayvansaray'da yangından önce 219 ev ve dükkân çok küçük bloklara ve çoğu çıkmaz sokaktan oluşan sık bir sokak dokusuna sıkışmıştı. Bu evler ve dükkânlar, yangın öncesinin arsalarında yüzde 28 arsa kaybına neden olan yeni geometrik plana göre yeniden yapılmıştı.[77] Bir Ermeni mahallesi olan Samatya'da ise yangın yeri Ayvansaray'daki ve kentin diğer yerlerindeki kadar yoğun bir yerleşme alanı değildi. Yarımadanın Teodosios Surları'na yakın olan bu güneybatı bölgesinin özelliği nisbeten tenha oluşuydu. ITK Samatya'da yangın öncesi dokudan farklı, çok daha düzenli ve toplu bir yerleşim yarattı.[78] Ancak, Ayvansaray'da da görüldüğü gibi, bu mahalle ile kentin diğer bölgeleri arasında bağlantı kurulmamıştı. Samatya'nın düz, yeni sokakları çevresindeki yollara gelişigüzel biçimde bağlanmıştı. Gene de ortaya çıkan sonuç kent planlamasında bir modernleşme örneği olarak değerlendirilmişti. ITK'nin 1868 raporunda Samatya'nın yeni sokakları: "...dünyada en iyi tanzim olunan memleketlere

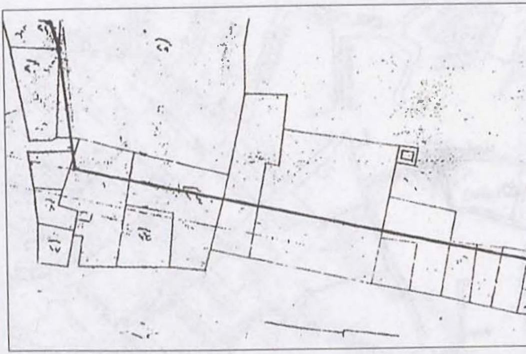
---

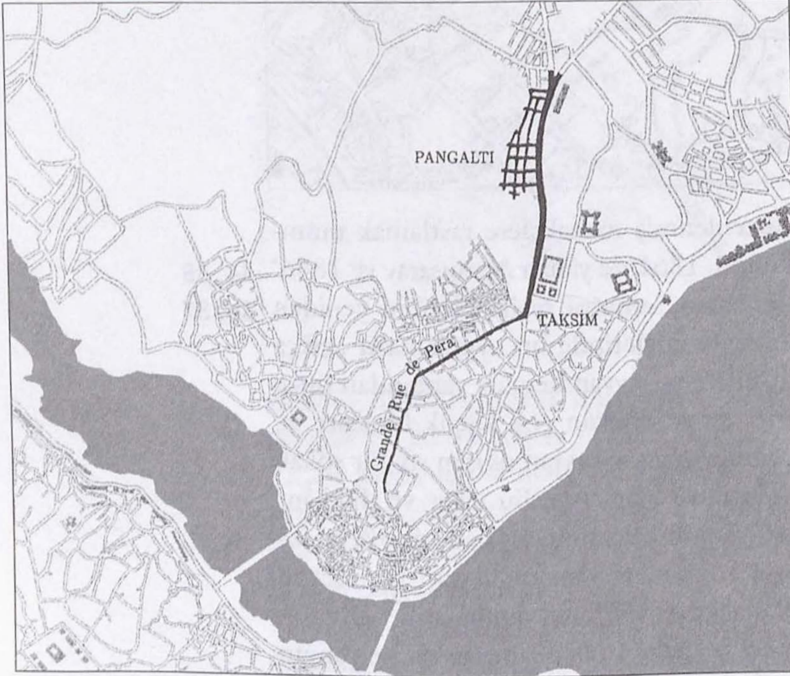
77 BBA, İrade, Meclis-i Vala, no. 20344, 23348.

78 BBA, İrade, Mecli-i Vala, no. 24981.

38) Beşiktaş'ta 1863 yangınından sonra küçük ölçekli düzenleme.

39) Pangaltı'da kurulan yeni mahalle ve Taksim'e bağlantısı.





şebi olmak üzere satrançvari ve pek müstekim" olarak tarif ediliyordu.[79]

En küçük ölçekte, yangından sonra yeniden düzenleme birkaç düz ve daha geniş sokak kurulması demekti. Beşiktaş'ta on dokuz yapıyı tahrip eden 1863 yangını
38 bu küçük ölçekli yeniden düzenleme çalışmalarının iyi bir örneğidir.[80] Bu semtin yeniden inşasını emreden irade, burasının Dolmabahçe Sarayı'na yakın, prestijli bir semt olması yüzünden geniş sokaklar yapılmasını şart koşmuştu.[81] Buna uygun olarak yeni sokaklar yangın öncesine göre çok daha düz ve geniş yapılmış, ancak parsellerin ölçü ve biçimleri değişmemişti.

YENİ ARTERLER

İstanbul'da 19. yüzyılın ikinci yarısındaki yangınlardan sonra parça parça uygulanan planlama çalışmaları, yangından etkilenmemiş ana arterlerin ve sahil şeridinin düzenleme çalışmalarına paralel yürütülmüştü. Zorunlulukların dayatmasıyla ve ikincil olarak da imaj kaygısıyla girişilen bu işler, yangın sonrası düzenlemelerin çapında değildi. Gene de daha büyük ölçekli projelere destek mahiyetinde olan bu çalışmalar, en azından başkentin prestijli semtlerinde, daha "düzenli" bir imajın oluşmasına yardımcı oldu. Yeni yolların planlaması ve yapılması neredeyse tümüyle Haliç'in kuzey yakasıyla sınırlı kalmıştı; bu da bölgenin ihtiyaçlarına ve gelişim çizgisine uygundu.

Haliç'in kuzey yakasında düzenli bir büyüme sağlanması yolunda ilk adım, 1848'de Pangaltı'da yeni bir mahallenin 39
kurulmasına karar verilmesiyle atıldı. 19. yüzyıl ortalarında Pera'da nüfus yoğunluğu tahammül edilmez boyutlara ulaştığından, 1848 tarihli bir iradeyle Mekteb-i Harbiye'nin karşısındaki 272.800 metrekarelik alan ikamet bölgesi olarak yapılaşmaya açıldı. Plana göre 15,20 metre genişliğinde on ana cadde olacak, bunların iki yanında, başkentte yeni bir kavram olan, 2,30 metrelik kaldırımlar bulunacak, ortasından da 10,60 metrelik döşeli bir araba şeridi geçecekti.[82] Tali sokaklar 6,80 metre genişliğinde ve döşenmiş olacak, yanlarında 1,15 metrelik kaldırım bulunacaktı. Su ve kanalizasyon hatları bütün sokaklardan geçecek, inşaatlarda tuğla ve çimento kullanımı zorunlu tutulacaktı.[83]

1848 iradesinin kapsadığı alan yaklaşık 18-20 bloktu. Ancak 1870'e gelindiğinde sadece on iki blok tamamlanmıştı. Sonuçta ortaya çıkan mahalle, düzenliliğiyle dikkati

79 Ergin, age, 1, s. 1013.

80 age, 1, s. 1322.

81 BBA, İrade, Meclis-i Vala, no. 22333.

82 Yaya kaldırımları ilk defa 1839'da Helmuth von Moltke tarafından önerilmişti (bkz. 5 Bölüm). Aynı tasarıya Pangaltı'nın inşasını emreden 1848 tarihli iradede de rastlıyoruz. 1860'lardan itibaren, kaldırımlar bütün ana arterlerde yaygın hale geldi.

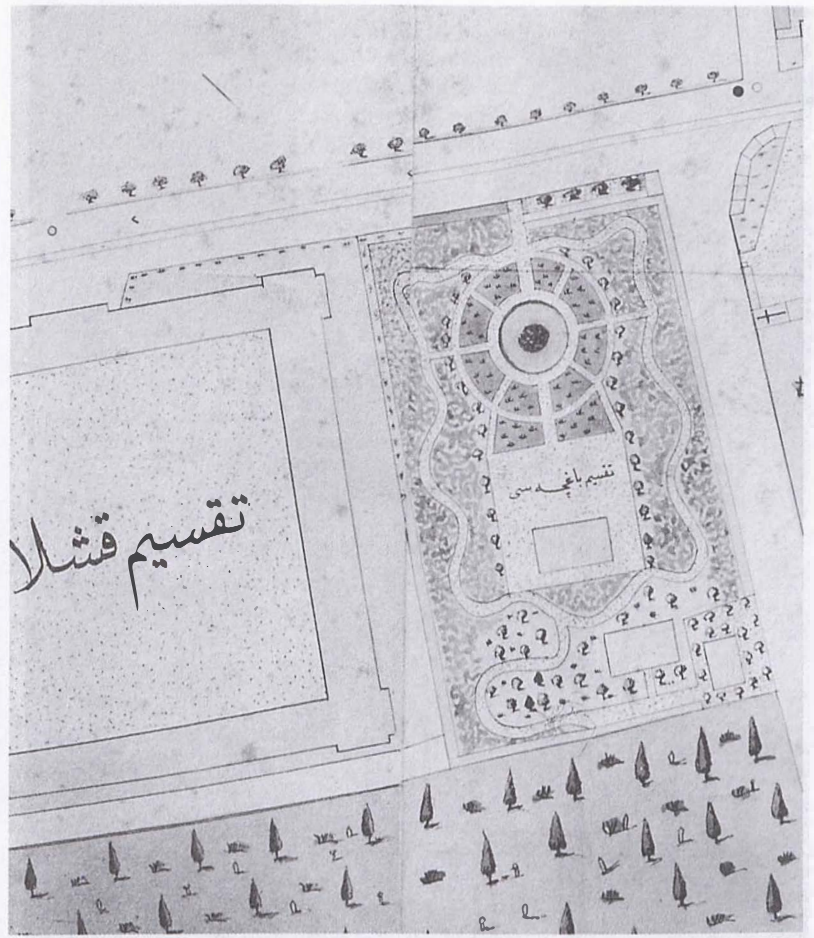
83 BBA, İrade, Meclis-i Vala, no. 3776, 9351.

çekmekteyse de iradenin öngördüğü iddialı hedefleri tutturamıyordu. Gene de Pangaltı projesi, Taksim'den Şişli'ye doğru büyümenin yönünü tayin etti. Böylece, Pera'dan elçilik sayfiyelerinin bulunduğu Büyükdere'ye uzanan bir omurga oluştu.

Altıncı Daire, 1858 ile 1870 arasında Galata'da bütün yeniden planlama projelerini üstlendi. 1858'de Karaköy Meydanı'nın açılışı bu semtte yeni ve yoğun bir faaliyet aşamasına geçildiğine işaret ediyordu. 1858'lerde Karaköy, giderek önemi artan bir uluslararası ticaret merkezi olması yüzünden kalabalık ve işlek bir semtti. İzdihamı önlemek ve polis denetimini kolaylaştırmak için Altıncı Daire'ye "heyet-i muntazama"ya sahip bir yeni meydan yapması görevi verildi. Her ne kadar daha önce bu yoldaki girişimler mülk sahiplerinin muhalefetiyle karşılaşmışsa da, bu aşamada "umumi menfaat" istimlaki kaçınılmaz kılıyordu. Galata Köprüsü'nün ayağında yapılan meydan, muhtemelen Ortaçağlarda kentin "piazzetta"sına (küçük meydan) tekabül eden yerdeydi.[84]

Bu dönemde girişilen bir diğer önemli proje, Cadde-i Kebir'in kuzey ucunda, Hıristiyan mezarlıklarıyla kaplı açık bir alandan başka bir şey olmayan Taksim'le, 1848'de ortaya çıkan Pangaltı'nın birleştirilmesiydi. İlk defa 1862'de önerilen ve Taksim'le Pangaltı'daki Mekteb-i Harbiye'yi bağlayan geniş cadde (tarik-i vaz) 1869'da tamamlandı.[85] Bu ağaçlıklı arter kısa bir süre sonra Şişli'ye kadar uzatıldı.

Kamuya açık park kavramı Osmanlı başkentine 1860'larda girdi. 1864'te Taksim-Pangaltı yolu inşa halinde iken Taksim'deki Hıristiyan mezarlıklarının Şişli'ye taşınmasıyla boşalan alana bir bahçe yapılması düşünüldü.[86] Osmanlı başkentinde türünün ilk örneği olan Taksim Bahçesi'nin tamamlanması beş yıl sürdü. Pera sakinlerinin bu çok reklamı yapılan tenezzüh sahasının bitirilmesi için Altıncı Daire idaresine yaptıkları baskı sonucu park 1869'da tamamlandı.[87] Kusursuz bir dikdörtgen olan park, simetrik bir yapıdaydı ve merkezinde formel beaux-arts prensiplerine uygun düzenlemeler, kenarlarına doğru ise daha gevşek ve pitoresk motiflerle bezenmişti.



40) Taksim Bahçesi'nin Planı. Parkın solunda kışla görünmektedir.

Tamamlandıktan sonra Taksim Bahçesi Pera halkının en gözde gezinti yeri haline geldi.[88] De Amicis bu konuda şu gözlemde bulunacaktı: "Pazar öğleden sonraları, park insanlar ve arabalarla dolar. Pera'nın renkli dünyası, bira bahçeleri, kafeler ve eğlence yerlerine taşar."[89] Yaz mevsiminde

84 Ergin (1927)'deki 1858 tarihli bir rapordan alıntı, s. 38; BBA, Cevdet, Belediye, no. 5718, İrade, Dahiliye, no. 27332.

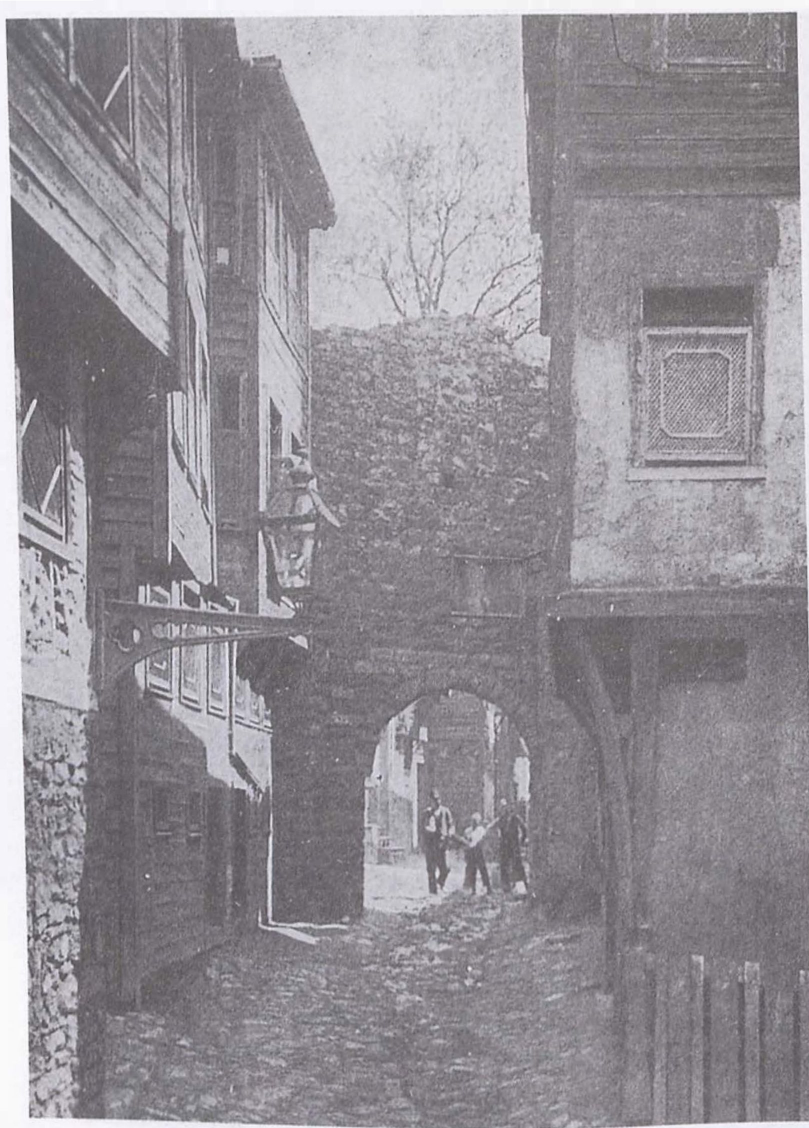
85 BBA, İrade, Meclis-i Vala, no. 21687.

86 Bu tasarının ilk izlerini 1853'te mezarlıkların kent dışına taşınması tartışmasında görüyoruz (bkz. İrade, Hariciye, no. 4665).

87 BBA, İrade, Dahiliye, no. 40886, 42291.

88 *Le Moniteur Oriental*, 17 Temmuz 1899.

89 De Amicis (1896), 1, s. 97.



41) Galata surlarında bir kapı.

parkta her öğleden sonra müzik çalınır, İstanbul'a turneye gelen Fransız ve İtalyan toplulukları operetler oynarlardı.

Parktaki bu atmosferi polis gayet ahlak dışı bulmuş olmalı ki, Müslüman kadınlarının parkta araba içinde veya yaya olarak dolaşmalarını yasakladı.[90] Böylece polis kentteki Avrupalılar ile yerlilerin yaşam tarzları arasındaki farkları vurguluyordu.

Altıncı Daire idaresi bir diğer pitoresk bahçeyi Tepebaşı'nda oluşturdu.[91] Tepebaşı Parkı da Pera halkına hizmet ediyordu. İstanbul yarımadası ise ilk parkına kavuşmak için elli yıl beklemek zorunda kalacak, 1914'te şehremini Cemil Paşa (Topuzlu) Topkapı Sarayı dış bahçesini parka çevirecektir.[92]

Galata'nın yoğun dokusu içinde ulaşımı kolaylaştırmak amacıyla, 1863'ten itibaren Galata Surları (Kule hariç) yıkıldı ve kazanılan alanlar o dönemin Avrupa kentlerinde benzerleri görüldüğü gibi geniş caddeler oluşturmak veya var olanları genişletmek için kullanıldı. Birinci bölümde de görüldüğü gibi Galata'nın bir Ceneviz mahallesi olarak bağımsızlığı, 14. yüzyılda Azapkapı-Şişhane-Galata Kulesi-Tophane hattını izleyen surların yapılmasıyla vurgulanmıştı.[93] Oysa 1840'lardan sonra Galata'nın büyümesi ve Pera'nın gelişmesi nedeniyle, 41
surların varlığı bu iki işlek semt arasındaki ulaşımı büyük ölçüde zorlaştırıyordu.

1863 tarihli bir iradede surların yararsız ve engelleyici konumu üzerinde duruluyor, yıkılmaları emrediliyor ve yıkım sırasında elde edilen malzemenin ve arsaların mezat yoluyla satılarak belediyeye hatırı sayılır bir gelir getireceği savunuluyordu. Ayrıca, surların yıkımından kazanılacak arazi, yolları genişletmekte ve çok ihtiyaç duyulan yeni binaların yapımında kullanılacaktı.[94] Yıkım kararı Pera halkı tarafından onaylandı. *Journal de Constantinople*'a göre (1864) surlar yıkılınca Galata "modern bir görünüşe" (*physionomie moderne*) kavuşacaktı.[95]

Surların yıkımı 1865'te tamamlandıktan sonra Altıncı Daire bir dizi yeni yol öngör- 42
dü.[96] Batıda, Galata Yenikapı Caddesi ve

90 *La Turquie*, 13 Mayıs 1890 ve 7 Ocak 1875.

91 Ergin (1927), s. 40.

92 age, s. 160-161.

93 Eyice, "İstanbul", İA, 5:2:1214/145.

94 BBA, İrade, Dahiliye, no. 36789; Meclis-i Vala, no. 22492.

95 *Journal de Constantinople*, 5 Kasım 1864.

96 *Journal de Constantinople*, 24 Mayıs 1865. Yangın kulesi olarak görev yapan Galata Kulesi yıkımdan kurtuldu. Ancak kurtulmasının yegâne nedeni işlevselliği değildi. Kule Galata'nın simgesi haline gelmişti. 19. yüzyılda defalarca tamir görmesi kentin alamet-i farikası haline geldiğine delalettir. Örneğin, 1848 ve 1854 iradeleri çatısının tamirini emretmiştir. Buna ek olarak 1861 tarihli bir başka irade bütün kulenin tamirini emrediyordu (BBA, İrade, Meclis-i Vala, no. 12083, 20776).

Şişhane Sokak, kuzeyde Büyük Hendek Sokak ve doğuda Boğazkesen Caddesi sur hattı üzerine yapıldı. Şubat 1865'te Mumhane Caddesi civarındaki surlar yıkıldı ve *Journal de Constantinople*'un tabiriyle, Galata'nın "en pis sokağı", "en güzellerinden birine" dönüştürüldü; fahişeler sürüldü, eski püskü ahşap evler yerlerini tuğla evlere bıraktı. *Journal de Constantinople* Mumcular Sokağı'ndaki minarelerin "pitoresk bir hava"sı olduğunu anlatırken manzaradaki Şark unsurlarına dikkat çekiyordu.[97]

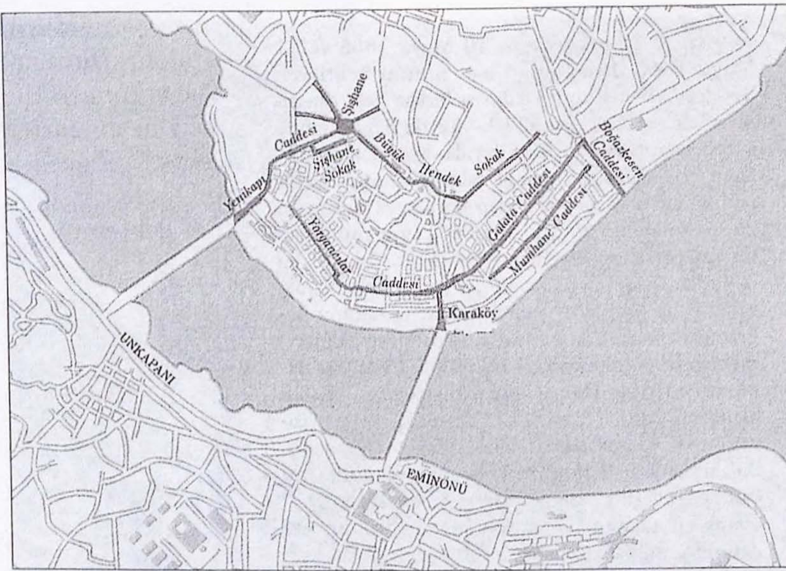
Bu yıllarda genişletilen ve düzenlenen diğer iki sokak ise, eski köprünün ayağında, Karaköy'den Azapkapı'ya uzanan Yor-
43 gancılar Caddesi ve Karaköy'den Tophaneye uzanan Galata Caddesi'ydi. Burada düşünülen, Boğaz sahilini Haliç'in üzerindeki iki köprüye bağlamaktı.

Bu dönemde Altıncı Daire'nin gerçekleştirdiği son önemli proje, eski köprüden Cadde-i Kebir'e çıkan güzergâh üzerindeki Şişhane Meydanı'dır. Daire'nin 1868 bütçesinde kendisine yeni bir makam binası yapımı için ödenek ayrılmış, bu binanın da Pera'ya çıkan sırtların güney yamacında inşası öngörülmüştü.[98] Şişhane Meydanı'nın göbeğine oturtulan "Altıncı Daire Sarayı", o dönemin Paris'inde görülen biçimleri yansıtıyordu, hatta belki de Place de l'Etoile'den esinlenerek yapılmıştı. Bu uygulama, ölçeklerdeki farklılıklara rağmen (Şişhane Meydanı'nın çemberi çok daha küçüktü), Haussmann'ın kent tasarımı projeleriyle bazı benzerlikler gösterir. Örneğin, göbeğin en geniş arterinin en göz alıcı yerinde konumlandırılan Altıncı Daire Sarayı, Paris caddelerinde çokça görülen caddelerin anıtlarla noktalanması anlayışına uygundur.[99] Ancak, Paris'teki caddelerden farklı olarak Şişhane'nin caddeleri kentin diğer caddelerinden kopuktu. Bu nedenle, Avrupa kent tasarımı projelerinin taklit edildiği durumlarda sık sık görüldüğü üzere, benzerlikler biçimsel ve sınırlı olmuştu (bkz. resim 42).

97 *Journal de Constantinople*, 10 Mayıs 1865 ve 21 Mayıs 1865. İstanbul'un batı sınırını belirleyen Teodosios Surları'nın yıkılması birkaç defa önerildiyse de gerçekleşmedi. 19. yüzyıla gelindiğinde surlar harabe halindeydi. Yüzyıllar boyunca gerçekleşen bölük börçük tamirat çalışmaları artık hiçbir pratik değeri kalmamış surları korumaya yetmiyordu. 5. yüzyılın surları, modern çağın muhasara tekniklerine karşı koyamazdı. 1841 tarihli irade, bu konudaki genel belirsizliğin iyi bir örneği olarak, surların bir kısmının tamire muhtaç olduğunu belirtmekte, ancak konunun araştırılmasını emretmekten öteye gitmemektedir. (BBA, İrade, Dahiliye, no. 2180). Daha radikal bir çözüm öneren Sadrazam Mithat Paşa, 1872'de surların yıkılmasını önerdi. Çağdaşlaşma merakı bilinen Sultan Abdülaziz kolaylıkla bu öneriyi benimseyebilirdi. Ancak, kendilerini "İngiliz asar-ı atika taraftarları" olarak tanımlayan bir grup, iradenin çıkarılmasından önce müdahale ederek, 1400 yıllık surları kurtardı. ("Konstantiniye Surları", *Yeni Tasvir-i Efkâr*, 28 Ekim 1909). Bu müdahaleden sonra Bizans surları bir miktar ilgi gördü. Örneğin, 1891'de ayrıntılı bir harita çıkarıldı. ("İstanbul Surları Haritası", İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi, no. 93550). Alexander Van Millingen'in *Byzantine Constantinople, The Walls and Adjoining Historical Sites* (Londra, 1899) adlı eserinin yayınlanması, surların korunması yönünde herhalde olumlu etki yapmış olmalıdır. Gene de, surların yıkılabileceği düşüncesi ortaya atıldıktan sonra hükümet köklü onarım projelerine girişmedi. 1906'da Maarif Nazırı Haşim Paşa'nın teşvikiyle, surların belediye tarafından onarımını emreden bir irade çıkarıldı (BBA, İrade, Şehremaneti, no. 7 Muharrem 1324/1906). Ancak kayda değer bir gelişme olmadı. Ayrıca, 1909'da surların yıkımı bir gazete tarafından tekrar gündeme getirildi. *Yeni Tasvir-i Efkâr* gazetesi, 28 Ekim 1909'da "Konstantiniye Surları" konulu başmakalesinde, surların hiçbir tarihi, mimari ve savunma değerleri olmadığını iddia ediyordu. Makale Viyana'nın Ringstrasse projesini, devrini doldurmuş kent surlarının yerlerinin değerlendirilmesine emsal olarak gösteriyor, geniş bir cadde, parlamento, "mükemmel ve muntazam" bir tiyatro gibi yeni oluşumların surların yerine ikame edilebileceğini iddia ediyordu. Bu görüş Viyana'nın 19. yüzyıldaki iç içe geçmiş daireler şeklindeki büyümesini göz ardı ediyordu. Bu gelişme sırasında Viyana surları şehir merkezinde kalmıştı. İstanbul'un büyüme biçimi ise tamamen farklıydı ve ikinci bölümde de gördüğümüz gibi, kent, batı surlarının dışında gelişmemişti. Bu bölgede surların iki tarafında da halen bostanlar ve tarım alanları vardı. Viyana'dan çok farklı olarak, buraya bir anıtsal yol yapılması projesinin gerekçesi yoktu. Yabancı bilim adamları ve kentin tarih bilinci yüksek şehremini Halil Bey'in muhalefeti sayesinde tasarı, *Yeni Tasvir-i Efkâr*'ın sayfalarında kaldı.

98 BBA, İrade, Dahiliye, no. 10514. Topkapı Sarayı Kütüphanesi, no. MR712; Topkapı Sarayı Kütüphanesi, no. YB3858; İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi, no. 91677.

99 Akla ilk gelen Garnier'nin opera binasıyla taçlandırılmış Avenue de l'Opera'dır.





42) Galata'nın yeni genişletilmiş caddeleri

43) 1900'lerde Karaköy'ü Tophane'ye bağlayan cadde. Sağda Nusretiye Camii görülüyor

Altıncı Daire'nin 1870'te lağvedilişinden, 1908'de İkinci Meşrutiyet'in ilanına kadar geçen dönemde yol yapımı faaliyetlerinde belirgin bir azalma görüdü. Kent genel olarak ihmal edilirken mevcut kaynaklar da Beşiktaş ve civarındaki sarayların çevresindeki yollara harcandı.[100] Diğer bölgelerde girişilen işler bölük pörçük ve önemsizdi. Aslında, bu dönemin kent planlaması adına en önemli etkiyi yaratan faaliyeti tramvay hatlarıydı. Tramvay Şirketi'ne tramvay yapma ve işletme hakkı verilirken, belediye gerektiğinde yolları genişletmeyi ve tamir etmeyi taahhüt ediyordu. Bu nedenle sadece tramvayın geçtiği ana güzergâhların düzenlemesi yapıldı.

Bir kez daha, sarayları birbirine bağlayan Boğaz-Dolmabahçe-Ortaköy hattı üzerinde duruldu.[101] Bu dönemde, II. Abdülhamid'in başlıca saltanat merkezi olan Yıldız Sarayı önem kazanmıştı. Dolayısıyla yol tamiratı ve düzenleme çalışmaları Yıldız Sarayı ve Ortaköy bölgesine kaydırıldı.[102] Aynı dönemde Ortaköy Deresi kurutuldu ve üzerinden yol geçirildi.[103]

Yapılan işler bu projelerle sınırlı kaldı; Abdülhamid'in saltanat dönemi hayal gücü açısından zengin, ama uygulamada yoksuldu. (Beşinci bölümde göreceğimiz gibi en iddialı ve ütopik başkent tasarımı projeleri bu dönemde üretilmişti.) Kentin güzelleştirilmesi ve düzenleme çalışmaları Abdülhamid'in uzun saltanat döneminde ihmale uğramıştı. Kenti güzelleştirmeye yönelik birkaç cılız teşebbüsten biri 1878 ile 1888 arasında şehremini olan Mazhar Paşa'nın Beşiktaş'ta ve Divanyolu'ndaki başlıca yolların ağaçlandırılmasını emretmesidir. 1888 ile 1904 arasında şehremini olan Rıdvan Paşa döneminde ise yol yapım çalışmaları bazı merkezi güzergâhların döşenmesinden ibaret kalmıştı.[104]

SAHİL ŞERİDİNİN TEMİZLENMESİ

İstanbul'un en çarpıcı özelliklerinden biri denizle olan ilişkisidir. İstanbul'da deniz her yerdedir. En beklenmedik anlarda, en yoğun mahallelerin ortasında denizle

100 Beşiktaş'ın muhtelif semtlerindeki sokaklar defalarca tamir gördü. Bkz: 1872 (BBA, İrade, Dahiliye no. 45789); 1875 (BBA İrade, Şuray-ı Devlet no. 1369, İrade, Dahiliye no. 49663); 1895 (BBA, İrade, Şehremaneti, no. 3, Recep 1313).

101 Örneğin Dolmabahçe Sarayı'nın önünden geçen yol 1876'da döşendi (bkz. BBA, İrade, Dahiliye, no. 50558).

102 Yıldız Sarayı'nın çevresindeki yolların düzenlenmesiyle ilgili olarak bkz: BBA, İrade, Şura-yı Devlet, no. 2381; 1892 BBA, İrade, Şehremaneti, no. 2 Safer 1310; 1892 BBA, İrade, Şehremaneti, no. 1, Şevval 1313; 1897 BBA, İrade, Şehremaneti, no. 2, Muharrem 1315.

103 BBA, İrade, Şehremaneti, no. 6, Cemaziyelahir 1310/1892.

104 Ergin (1927), s. 173.



44) 1900'lerde Eminönü Ruhtımı. Arka planda Yeni Cami, sağda ise Galata Köprüsü görülmektedir.

yüz yüze gelinir. Başlıca yollar ya denizi izlerler ya denize inerler; ayrıca Haliç'in iki yakasındaki tepelerden muhteşem deniz manzaraları görünür.

Deniz İstanbul sakinlerine güzel manzaralar sunmakla kalmayıp, elverişli ve zevkli ulaşım imkânları da yaratır. Ayrıca deniz başlı başına bir mesiredir, kent sakinleri işe geliş gidişlerinde bir vapurun güvertesinde, hem temiz hava almak hem güzel manzara seyretmek imkânı bulurlar. Aynı zamanda deniz bir pazar yeridir, deniz mahsullerinden zerzavata ve giyim kuşama dek birçok mal kayıklardan sahildeki müşteriye satılır. Deniz kenarındaki kaldırımlarda suyla yayalar arasında parmaklık yoktur.

İnsanla denizin bu ilişkisi İstanbul'un 19. yüzyıl plancılarına bir hedef daha vermişti. Sahil şeridinin temizlenmesi ve düzenlenmesinin üç ana nedeni vardı. Birincisi, artan deniz trafiği ve ticareti düzenli rıhtımlara ihtiyaç doğurmuştu. Yabancı deniz nakliye şirketleri sık sık sefaretleri aracılığıyla belediyeye rıhtımları yeniden yapması için baskı yapıyorlardı. İkinci olarak, kamu sağlığına zarar veren koşullar ortadan kaldırılmalıydı. Üçüncüsü, kentin imajının düzeltilmesi gerekiyordu. Sahil şeridi, düzen tutkunu Osmanlı elitinin



45) 1900'lerde Tophane ile Karaköy arasındaki rıhtımın yeniden düzenlenmiş görünüşü.

gözünde, çok düzensiz, çok pisti, bir utanç kaynağıydı.

Burada söz konusu olan sahil şeridi, İstanbul tarafında Sirkeci'den Balat'a kadar, Galata tarafında ise Azapkapı'dan Tophane'ye kadar uzanan ve içine limanı da alan bölgeydi. Bu bölge eski ahşap rıhtımlar, dükkânlar, hanlar ve depolarla işgal edilmişti.[105] Gümrük daireleri Tophane ve Sirkeci'deydi. 1840'lardan sonra gelişen dış ticaret ve artan nüfus, deniz trafiğinin olağanüstü fazlalaşmasına yol açmıştı. Eski
44 rıhtımlar, giderek artan hacimdeki ticari malın nakline ya da kent sakinlerinin İstanbul, Galata, Üsküdar ve Boğaz'ın köyleri arasındaki gündelik gidiş geliş trafiğine cevap veremez hale gelmişti.[106]

Sahil şeridinin düzenlenmesi çalışmalarının eşgüdümlü biçimde yürütülmesi için ilk tasarı 1879'da ortaya atıldı. Bu tarihten önce tamire muhtaç olan iskeleler gündeme geldikçe padişah emirnameleriyle tamir edilirlerdi. Doğal olarak en kalabalık noktalar en çok ilgi görürdü. Örneğin, sakinlerine göre tam bir harabeye dönen Karaköy rıhtımı 1848'de tamir edilmişti. Karaköy'de Gümrük İdaresi'nin ihtiyaçlarını karşılamak üzere 1849'da ilave bir rıhtım yapıldı.[107] Bu tarihten itibaren gümrük rıhtımı düzenli bakım gördü.[108]

Bazı durumlarda rıhtım yapımı parça parça inşaat olmaktan çıkıp bir kent tasarımına dönüşmüştü. Örneğin, 1846'da Tophane sahilindeki kahveler ve metruk bir bahçe istimlak edilerek geniş bir sahil boyu yaratıldı. Bu yeni rıhtım meydanına inşaat yasağı getirilirken, gerekçe olarak çevredeki deniz trafiğinin geniş, açık alanlara ihtiyaç duyduğu belirtiliyordu.[109]

1855'te yabancı sefaretlerden gelen baskılar üzerine iskelelerin ve limanın yenilenmesi için çalışma kararı alındı. Limanın bir haritası çıkarıldı ve deniz seyrüseferini düzenleyen bir kararname hazırlandı. Amaç harp gemileri ve ticari gemilerin yanı sıra şehir hatları vapurlarına kolaylık sağlamaktı.[110] 1851'den sonra düzenli şehir hatları vapur seferlerinin yapılmasının sahil şeridinin düzenlenmesine büyük katkısı olmuştu. Bu tarihlerde Boğaz köylerine yeni iskeleler yapılmaya başlandı. Beşiktaş ve Dolmabahçe semtlerinde yol yapımı projelerine paralel olarak yürütülen çalışmalarda, Dolmabahçe Sarayı'nın tamamlanmasından sonra Dolmabahçe ve Beşiktaş'ın rıhtımları düzenlendi. Beşiktaş rıhtımı 1857'de tamamen yenilenirken Dolmabahçe rıhtımı 1864'te yapıldı.[111]

İstanbul yakasında ise Sirkeci'den Eminönü'ne, Galata Köprüsü'nün güney ayağına kadar olan bölge, birkaç defa tamir görmüştü. Örneğin, Eminönü rıhtımı 1848'de geniş kapsamlı yenilemeye tabi tutulurken, Sirkeci'deki Yalıköşkü mevkiinden, Eminönü'ne kadar olan kesim 1858'de büyük ölçüde yeniden düzenlen-

---

105 Mantran (1962), s. 93-94.

106 Deniz araçlarının sayısındaki artış için bkz. Dördüncü Bölüm.

107 BBA, İrade, Mecli-i Vala, no. 2849, 4276; Dahiliye, no. 9676, 10401.

108 1856'daki kapsamlı inşaat çalışmaları için bkz BBA, İrade, Dahiliye, no. 23807; ayrıca 1860 BBA, İrade, Meclis-i Vala, no. 19271; 1861, BBA, İrade Meclis-i Vala, no. 20480; 1872, BBA, İrade, Dahiliye, no. 45188.

109 BBA, Cevdet, Belediye, no. 3789; İrade, Dahiliye, no. 7404.

110 BBA, İrade, Meclis-i Vala, no. 14236.

111 BBA, İrade, Dahiliye, no. 25148, 35311; Cevdet, Belediye, no. 1775.



46) 1900 yılında Haliç köprüleri arasındaki sahil şeridi.

di. Bu şeridin yeniden yapılmasıyla yetinilmeyip, gümrük idaresi için büyük, taş binalar yapıldı. [112]

1863'te belediye özel mülkiyetteki rıhtımları kapsayan bir nizanıname çıkardı. Bu nizamnameye göre deniz kenarında arazisi olup, rıhtım yapmak isteyenler Nafia Nezareti'nden izin alacaklardı. Bu tür inşaata ancak "umumi menfaate" zarar verilmediği durumlarda izin verilecekti. Kentin bayındırlığına özel katkıları teşvik amacıyla, özel mülkiyetlerindeki rıhtımların bir kısmını kamuya açanlara vergi muafiyeti tanınacaktı.[113] Bu girişim, sahil şeridinin kamu kullanımı amacıyla düzenlenmesinde ilk adımdı.

Tünel inşaatını gerçekleştiren Fransız mühendis Eugène Henri Gavand, 1876'da Marmara boyunca sahili doldurarak rıhtımlara 2.200.000 metrekare alan kazandırmayı önerdi. Buna ilaveten, batıda Yedikule'den doğuda Topkapı Sarayı Bahçesi'ne kadar uzanan 2.760 metrelik bir rıhtım yapmayı teklif etti. Bu iddialı, fakat gerçekleşmeyen proje, daha da abartılı bir projenin, İstanbul ve Galata'ya geniş çaplı metroyu getirmeyi tasarlayan genel planın bir bölümüydü.[114]

Bir başka Fransız, Marius Michel'e (Osmanlı vesikalarında Mişel Paşa olarak geçer), 1879'da sahil şeridinin yenilenmesi karşılığında bu rıhtımlardan geçen navlundan alınan vergiden belli bir yüzde alacağı 75 yıllık bir imtiyaz verildi.[115] Her ne kadar Galata'nın yumuşak toprağı inşaat çalışmalarını bir hayli yavaşlattıysa da, Mişel Paşa'ya 1890'da bir ikinci imtiyaz verildi. Bu sefer hükümet, Mişel Paşa'yı on sekiz ayda bir şirket oluşturarak, çalışmalarını 1904 yılından önce tamamlaması için teşvik ediyordu. Mişel Paşa'yla yapılan anlaşma İstanbul tarafında Sirkeci ile Unkapanı arasını, Galata tarafında ise Tophane ile Azapkapı arasındaki şeridi kapsıyordu. Buna karşılık şirkete seksen beş sene müddetle bu bölgedeki iskelelerin ve depoların inşaat ve kullanım imtiyazı veriliyordu. Şirketin sorumluluklarına, sahil bo-

112 BBA, İrade, Dahiliye, no. 10197; Meclis-i Vala, no. 16910, 17477; *Journal de Constantinople* 28 Ekim 1864.

113 "Boğaziçinde ve İdaresi Doğrudan Doğruya Dersaadet'te Murebbar Olan Sevahilde Müceddeden Yapılacak Rıhtımlar Hakkında Nizamname", *Düstur*, cilt 2, maddeler 1,4,9, s. 537-538.

114 Erinç (1968), s. 7, 50.

115 Bilge (1949), s. 1.

47) İstanbul yarımadasında yeniden düzenlenmiş mahalleler.



yunca raylı ulaşımı tesis etmek de katıldı. Burada Tramvay Şirketi'yle birlikte tramvay ve omnibüs işletilecekti.[116]

Bu anlaşmayla birlikte imar ve kent tasarımı konusunda yeni kararların alınması gerekti. Yeni rıhtımlarla meskûn alanlar arasında 20 metrelik bir şerit olacaktı. Bu şerit ise üçe bölünecekti: 3 metrelik yaya kaldırımı, 9 metrelik araba yolu ve rıhtıma bitişik 8 metrelik bir yükleme alanı.[117] Bu proje kamu yararına yapıldığından, şirketle mülk sahipleri arasında çıkacak ihtilaflarda istimlak kanunu uygulanacaktı.[118] Buna karşılık şirket yeni yapılan yollar, rıhtımlar ve iskelelerin bakımını üstlenecekti.[119]

Ticaret gelirleri ve toprak rantlarının artmasını bekleyen İstanbul'un Avrupalı camiasında Mişel Paşa'nın şirketinin çalışmaları çok sıcak karşılandı. Bir gazetenin dediği gibi:

> Rıhtımların yapılması Galata ve İstanbul'da, [Haliç'in] iki yakasında büyük güzergâhların açılması demek olacak, bunun da halk sağlığı açısından büyük faydaları görülecektir. Seyrüsefer kolaylaşacak, ticaret hızlanacak, kaçakçılığa mani olunacak ... gayrimenkul kıymetleri artacaktır.[120]

Mişel Paşa'nın şirketi inşaatlara 1892'

116 "Dersaadet Rıhtımları İmtiyazına dair Mukavelename" maddeler 1,2, Ergin, (1914), 3, s. 595-596.

117 "Dersaadet Rıhtımları", madde 3, age, 3, s. 596-597.

118 "Dersaadet Rıhtımları", madde 6, age, 3, s. 598-599.

119 "Dersaadet Rıhtımları" madde 11, age, 3, s. 606-607.

120 *La Turquie*, 13 Kasım 1890.

de başladı. Galata tarafına öncelik tanındı ve 1895 sonunda buradaki çalışmalar tamamlandı. Tophane ile Karaköy arasında 758 metre uzunluğunda bir rıhtım ve
45 gümrükler için birkaç yeni bina inşa edildi.[121] Yolun gümrük binalarının önündeki kısmı 280 metre uzunluğunda ve 19 metre genişliğindeydi. Rıhtımın önündeki kısmı ise 8 metre genişliğindeydi ve gümrük binalarının arkasında geniş bir beton alan bulunmaktaydı.[122]

İstanbul tarafındaki rıhtımın yapımı daha uzun sürdü. İnşaat 1894'te başladı, 1900 yılında bitti. Sirkeci'den Eminönü'nde Galata Köprüsü'nün ayağına kadar 370 metrelik bir rıhtım yapıldı.[123]

1890 imtiyazına göre Mişel Paşa'nın şirketi Haliç'in iki köprüsünün arasında iki yakada da rıhtımlar yapacaktı. Bu bölgede, toprağın yumuşaklığı, hafif sanayi atölyelerinin ve muhtelif gıda maddesi iskelelerinin yoğunluğu nedeniyle büyük zorluklarla karşılaşıldı. Şirket bu denli zor bir işe girişmeye istekli olmadığından, 1897'de hükümet Haliç'teki iki köprünün arasının rıhtımlarla bağlanması projesini erteledi.[124] Daha sonraki tarihlerde bu
46 rıhtımları düzenlemeye yönelik birkaç cılız girişim görüldü. Örneğin, 1902'de tapu kadastro idaresinden ve Şehremaneti'nden dört kişilik bir heyet, Haliç sahillerinde iki köprü arasında bir teftiş çalışması yapmak, izinsiz yapıları ve rıhtımları yıkmakla görevlendirilmişti. Birkaç ay sonra, Ticaret ve Nafia Nezareti'nin baş mühendisi Monsieur Leclerq'in ve mimar Vallaury'nin de dahil olduğu bir başka komisyon, tasarlanan işin maliyetini çıkaracak, ancak daha ileri adımlar atılmayacaktı.[125]

Mişel Paşa'ya 1890'da verilen imtiyaz uyarınca şirket, Haliç'in iki yakasında gümrük binaları, depolar, ambarlar ve yönetim binaları yapacaktı. Ancak, hükümet mühendisleri bu planları ve yapı tekniklerini onaylayacaklardı. Bütün binalar kâgir ve "heyet-i mükemmeliye" içinde inşa edilecekti.[126] Bu konuda hükümet mühendisleriyle şirketin arasında bir ihtilaf çıktı; mühendislere göre "kâgir" tanımına sadece tuğla veya taş binalar giriyordu. Mişel Paşa'nın şirketi ise, Amerika ve Avrupa'da 1880'lerden beri başarıyla kullanılan betonarme malzemede diretti. İki yıllık bir tartışmadan sonra, 1907'de taraflar betonarme malzemenin kullanılmasında anlaştılar. İnşaat üç yıl sürdü ve nihayet 1910'da bitti. Galata'da, yalın neoklasik üsluptaki çok katlı yeni iş hanları ve ambarlar 7000 metrekarelik bir alanı kaplıyordu. İstanbul tarafında ise bu alan 13.436 metrekareyi buluyordu. Ancak, Galata tarafında yapılan binaların maliyeti İstanbul tarafındakilerin iki katı olmuştu. Galata'da inşaat masrafı



48) İstanbul yarımadasında çarpık bir sokak.

121 Bilge, age, s. 9.

122 *The Levant Herald*, 31 Aralık 1894.

123 Bilge, age, s. 10; *Le Moniteur Oriental*, 16 Şubat 1900.

124 Bilge, age, s. 13.

125 *Le Moniteur Oriental*, 25 Ağustos 1902 ve 29 Ekim 1902.

126 "Dersaadet Rıhtımları" madde 22, Ergin age, 3, s. 701.



49) İstanbul yarımadasında düzenlenmiş bir sokak ve ahşap evler.

1.242.797 Frank iken İstanbul tarafında 620.000 Frank' tı.[127]

Görüldüğü gibi, Tanzimat sonrası İstanbul'unda kent planlaması, önce zaman zaman kenti talan eden yangınlarla, ikinci olarak da yeni gelişmekte olan gözde mahallelere ulaşım sağlama zorunluluğu tarafından belirlenmişti. Yangınların yerle bir ettiği alanlar, ihtilaflı yıkımlara yol açmadan istimlak işlemlerini kolaylaştırıyordu.

Yeni projelere egemen olan zihniyet, düzensiz sokak örüntüsüne düzen getirmekti. Burada pratik bir mantık gündeme geliyordu: Yangın öncesi dokuda çok zor olan yangın önleme ve polis denetimi, bağlantıları iyi yapılmış bir sokak dokusunda çok daha kolay olacaktı. Ayrıca, geniş, yeni sokaklarda altyapı çalışmaları çok daha kolay ve ekonomik olarak yürütülecekti. Ama hepsi bununla sınırlı kalmıyordu. Batılılaşmış Osmanlılar artık Avrupa'yı tanımışlardı. Avrupa başkentlerinin yeniden yaratılmasını takdirle izlemişler, kendi başkentlerinin de Avrupa başkentlerine benzemesi özlemini çeker olmuşlardı.

Bu nedenlerle Viyana'nın Ringstrasse'si veya Paris'in bulvarları sürekli gönderme yapılan örnekler haline gelmişlerdi. İmparatorluğun Paris ölçeğinde yeniden yapılanma çalışmalarını yürütecek maddi imkânları yoksa da, en azından kent dokusunu düzenli bir hale getirebilirdi. Resmi belgelerde sürekli karşılaşılan "ıslahat", "tanzimat", "tanzifat" "tevessü", "heyet-i muntazama" gibi terimler Hausmann'ın Paris'teki uygulamalarını, yani "düzenleme" (*regularization*) kavramını karşılıyordu.[128]

Araştırma konumuz olan yetmiş yıllık zaman diliminde henüz gelişme aşamasında olan Galata yakasına nazaran, yangınların daha sık ve nüfusun daha kalabalık olduğu İstanbul yakasında düzenleme çalışmaları kent dokusunda daha radikal deği- 47
şimlere neden oldu. İstanbul tarafında bazı labirentvari mahalleler daha düzenli bir ya- 48
pıya kavuşmakla birlikte, daha önce de belirtildiği üzere, bu mahallelerin ölçekleri çok değişmedi ve kentin diğer bölgeleriyle bağlantıları pek kurulmadı. Düzenli adacıklar oluşturuldu, fakat mahalle sakinlerinin yaşam biçimlerinde önemli değişikliklere neden olmadı.

İskân biçimi, ölçeği, hatta yapı teknikleri değişmeden kaldı. Örneğin, kâgir inşaatın 1830'lardan itibaren teşvik edilmesi ve 1882'de yasalaşmasına karşın, sakinlerinin maddi durumları kâgir inşaatı kaldıramayan "değersiz" veya kenar mahalleler bu yükümlülükten muaf tutuldular.[129] Ancak, Ebniye Kanunu'nun bu maddesi daha geniş bir uygulama buldu; 1898 tarihli bir padişah emirnamesinde görüldüğü üzere, Yıldız Sarayı civarındaki Kılıç Ali Paşa Mahallesi gibi kentin "şerefli" veya "değerli"[130] semtlerinde de ahşap inşaata izin ve-

---

127 Bilge, age, s. 34-36.

128 Choay (1969), s. 15-19.

129 "Ebniye Kanunu" (1882), maddeler 79 ve 80, *Düstur*, cilt 4, s. 1051. Bu uygulama neredeyse her yangından sonra ahşap ev yapımına izin verilmesi taleplerine yol açtı. Örneğin yanan Samatya mahallesinde (BBA, İrade, Şehremaneti, no. 4, Cemaziyelevvel 1313/1895); Altımermer'de (BBA, İrade, Şehremaneti, no.1, Rebiyülevvel 1319/1901); Çukurçeşme'de (BBA, İrade, Şehremaneti, no.3, Cemaziyelevvel 1323/1905) mahalle sakinlerine ahşap ev yapma izni verildi.

130 Resmi belgelerde sık sık geçen bu terimlerin tanımı yapılmamıştır. Ancak, "değersiz" terimiyle fakir mahalleler, "değerli" ve "şerefli" mahalleler terimleriyle de ticaret veya hükümet merkezlerine veya saray, dini anıt gibi yapılara yakınlığı kastedildiği anlaşılmaktadır.

rildi.[131] Böylelikle birçok ev eski yöntemlere göre yapıldı. Gene de, evlerin yeni ve düz sokakların iki yanına muntazam biçim-
49 de dizilmeleri ve yola taşmaların engellenmesiyle ilerleme sağlanmış oluyordu.

İstanbul'daki durum Paris'te Haussmann'ın düzenlemeleriyle karşılaştırıldığında, İstanbul'daki çalışmaların neden mahalle sakinlerinin yaşamını değiştirmediği konusunda fikir edinebiliriz. Birincisi, Paris'te Haussmann'ın bulvarları kentin Ortaçağ'dan kalma dokusunu boydan boya geçerek kent genelinde kesintisiz bir ulaşım ağı yaratıyordu. Oysa, İstanbul'da düzenlemenin sınırlarını yangınlar belirliyor ve tek tek yeniden planlanmış mahallelerin aralarındaki bağlantı göz ardı ediliyordu. Bu nedenle bu mahalleler mahremiyetlerini büyük ölçüde korudular. İkincisi, Haussmann'ın bulvarları üzerinde sıralanan yeni konutlar kentin 1850'ler öncesi yoğun, organik dokusundan tam bir kopuşu simgeliyordu. Bina yükseklikleri caddenin genişliğine göre belirlenmişti. Aynı plana göre düzenlenmişlerdi ve aynı mimari dili paylaşıyorlardı.[132] Gördüğümüz gibi, İstanbul'un iskân düzeni Paris'te görülen türden bir tek tipleşmeyi yaşamamıştı.

Ayrıca, bina sahiplerinin düzenlenen mahallelerde kendi evlerini yaptıkları İstanbul'dan farklı olarak, Paris'te yeni yapıların inşaatını özel müteahhitler yüklenmişti. Dolayısıyla, Paris'te düzenleme çalışmalarından önce bu mahallelerde yaşayan alt gelir grubundan insanlar bu bölgelerden dışlanırken, Haussmann'ın bulvarları boyunca yapılan binalardaki geniş apartman dairelerine Paris'in yeni burjuvazisi yerleşiyordu. İstanbul'da düzenlenen mahallelerin asli özellikleri değişmediğinden, kimse yerinden oynamadı. Gene de, İstanbul'un fiziksel çevresinde yaşanan değişimler mahalle sakinlerinin mahalleleriyle olan ilişkisini bir ölçüde etkilemişti. Bunun en çarpıcı yansıması mahallelerde ulaşım imkânlarının artmasında görüldü. Yeni düzenlenen mahallelerde sokak dokusunun ferahlatılması ve özellikle çıkmaz sokakların ortadan kalkmasıyla birlikte, bu sokaklar görece içlerine kapalı konumlarını yitirdiler ve birer "güzergâh" oldular.

İstanbul'un ticaret ve idare merkezindeki ulaşım ağında gözle görülür bir ilerleme kaydedildi. Eminönü rıhtımının ticaret bölgesi üzerinden Beyazıt ve Divanyolu'na bağlantıları sağlandı. Ayrıca, Beyazıt'dan Marmara sahiline çıkış sağlandı, genişletilmiş Divanyolu'na yeni bir anıtsal kişilik kazandırıldı. Constantinus Sütunu (Çemberlitaş) çevresinin açılması, Hippodrom (At Meydanı) girişinin vurgulanması ve yeni açılan Ayasofya Meydanı'yla, bu güzergâh, Bizans'ın Mese'sinin sahip olduğu şanlı konuma bir ölçüde yeniden kavuştu.

Galata'nın sokak ağındaki değişim, görece daha önemsiz kaldı. Bu semt birkaç geniş ve düz ana güzergâh kazandıysa da, bunların dağılımı düzensiz olduğundan, genelde bir ilerleme kaydedilmedi. İlginçtir, her ne kadar düz güzergâhlarla delinip, yer yer ızgaralarla kesilen –bu iki teknik de Avrupa'dan ithaldir– İstanbul tarafı olduysa da, gene de Galata en Avrupai semt olarak kaldı. Sokak düzeni ve dokusundaki değişiklikler İstanbul'un kent imajını çok fazla etkilemedi. İstanbul yarımadasındaki yaşam biçimi büyük ölçüde eskiye sadık kalırken, Galata tarafı sakinleri Avrupa kentlerinin yaşam biçimlerini taklit etmeye çalıştılar. Dolayısıyla, modern yaşamın simgeleri olan iş hanları, bankalar, tiyatrolar, oteller, büyük mağazalar ve çok katlı apartmanlar, Galata'da çok sayıda bulunmaktaydı. Kubbeleri ve minareleri ile sivil mimariyi gölgeleyen İstanbul'un anıtlarına karşılık, bu binalar eski Ceneviz mahallesine çarpıcı bir farklılık ve kesinlikle bir 19. yüzyıl Avrupası çehresi veriyordu.

---

131 BBA, İrade, Şehremaneti, no.3, Zilhicce 1315/1898.

132 Pinkney (1958), s. 91-99.

4

ULAŞIM

19. yüzyıl kentlerine çağdaş ulaşım sistemlerinin girişi önemli bir katalizör etkisi yaratmıştı. Geniş, yeni arterlerin açılması, kentlerin mahalleleri arasında hızlı ve kolay ulaşımı mümkün kılmıştı. Daha iyi ulaşım imkânları fiziki gelişmeye mekân açarken aynı zamanda bu gelişmeyi teşvik etmişti.

İstanbul'un coğrafi konumu, bilinen karayolu ulaşım sistemlerine ek olarak, buharlı gemiler yoluyla yaygın deniz yolu ulaşımını mümkün kılıyordu. 19. yüzyılda kentin ulaşım ağı birbiriyle bağlantılı dört ana unsurdan oluşmaktaydı: Deniz taşımacılığı, atlı tramvaylar, kısa bir metro hattı ve trenler.

İmparatorluk bu sistemlerin yapımına girişmek için gerekli teknik donanım ve sermayeden yoksundu. Bu nedenle hükümet özel yatırımcılara imtiyaz tanıyarak, belli bir süre için kurdukları sistemin işletme tekelini verdi. Hükümet kâr garantisi veriyor, oluşacak herhangi bir açığı bütçeden karşılamayı taahhüt ediyor, yatırımcılara istimlak gibi sorunlarda yardımcı oluyordu. Bu projelerde özel girişimcinin büyük avantajları vardı. Batı'daki bir özel girişimcinin aldığı risk, Osmanlı hükümetinin kâr garantileri ve idari kolaylıkları nedeniyle ortadan kalkıyordu. Ancak, imtiyaz yoluna gitmek, her ne kadar kısa vadede hükümetin sermaye darboğazına çözüm getiriyor gibi görünmüşse de, uzun vadede devlet bütçesinden gelir kaybına yol açmıştı.

DENİZ ULAŞIMI

İstanbul, Galata, Üsküdar ve Boğaz köyleri yüzyıllar boyunca yoğun bir nüfus barındırmıştır. Örneğin 1477'de sur dışı İstanbul nüfusunun 185.000 ile 195.000 arasında olduğu tahmin ediliyordu. 16. yüzyıla gelindiğinde bu nüfus yaklaşık 400.000'e varmıştı. İki yaka arasında, özellikle de İstanbul'daki hükümet merkezine deniz yoluyla gidip gelme ihtiyacı ulaşım sisteminin erkenden gelişmesine yol açtı. Düzenli vapur seferlerinin 1851'de başlamasına kadar kent sahilleri arasındaki ulaşım kayık ve mavnalarla sağlanırdı. Merkez Eminönü'nden kayıklar üç ana istikamette hizmet verirlerdi: Galata tarafına; Haliç'in köyleri arasında ve Boğaz'ın iki yakasındaki köylere. Kayık trafiğinin en yoğun olduğu 50
hat, Galata-Eminönü arasıydı.[1]

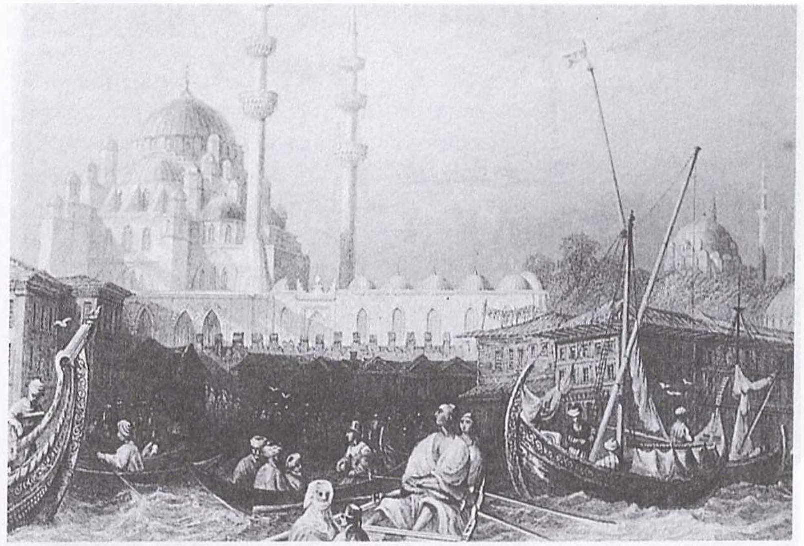
Her yolcu kayığı belli bir iskeleye bağlıydı ve o iskeleye yolcu ve yük taşırdı. Başka noktalardan yolcu ve yük alınması gümrük idaresinin iznine bağlıydı. Bu seferler kent idarecileri tarafından düzenlenen bir çeşit ucuz dolmuş seferleriydi. Taşıdığı ortalama yolcu sayısına göre yolcu kayıkları tek, dört veya altı çifte kürekli olabiliyordu. Ayrıca, genellikle Boğaz'da

1 Orhonlu (1966), s. 109-110.

sahilhaneleri olan hükümet erkânına mahsus, çok sayıda kayık vardı. Kayığın boyu ve kürek sayısı sahibinin sosyal statüsünün göstergesiydi. Sadrazam, şeyhülislam ve diğer yüksek rütbeli bürokratların on çifte kayıkları olabiliyordu. 18. ve 19. yüzyıllarda yabancı elçilerin iki çifte kayıkları, giderek bu ülkelerin Osmanlı mülkündeki mevcudiyetleri arttığı oranda, yerlerini on çifte kayıklara bırakmıştı.[2] Deniz ulaşımının başlıca avantajı süratiydi. Örneğin, Büyükdere ile Eminönü arası kayıkla bir buçuk saat çekerken, aynı yol at sırtında ancak dört saatte alınıyordu.[3]

19. yüzyılın ortalarına gelindiğinde İstanbul'un deniz trafiği hissedilir derecede artmıştı. Kamu taşımacılığında kullanılan kayık sayısı 1680'de 1.400 iken, 1802'de 3.996'ya, 1844'e gelindiğinde ise yaklaşık 19.000'e varmıştı.[4] Bu artış deniz ulaşımında daha verimli çözümler arayışına yol açtı. İlk kez 1850 yılında, iki yabancının Boğaz'da işletmeye başladığı bir buharlı vapur devreye girdi. Bir yıl sonra bu vapurun hangi koşullarda hizmet vereceğine dair bir irade yayınlandı. Vapur her sabah İstinye'den hareketle İstanbul'a inecek, akşamüstü de İstinye'ye dönüp orada geceleyecekti.[5]

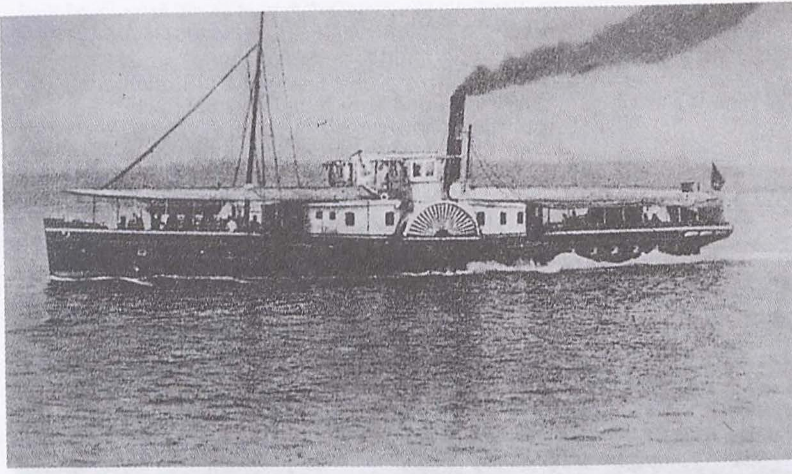
1851'de düzenlenen bir hükümet layihasında, deniz ulaşımını geliştiren bir şirketin kurulması savunuluyor ve durumun muhasebesi yapılıyordu. Layihada tek vapurun çok sayıda yolcunun ihtiyacını karşılamadığı belirtiliyordu. Birçok yolcu yapılan tek dönüş seferini kaçırdıklarında eve kayıkla dönmek zorunda kalıyordu. Daha çok sayıda vapur daha esnek bir tarifeye imkân tanıyacak, bu da hizmetten faydalanacakların sayısını arttıracaktı. Ayrıca, Boğaz'ın İstanbul'a elverişli bir bağlantısı olsa, Boğaz köyleri sayfiye olmaktan çıkacak, bütün yıl oturulabilecek semtler haline gelecekti. Dolayısıyla, şehirde ve sayfiyede iki ev tutmak gereksiz hale gelecek, bu da önemli tasarrufları mümkün kılacaktı.[6]

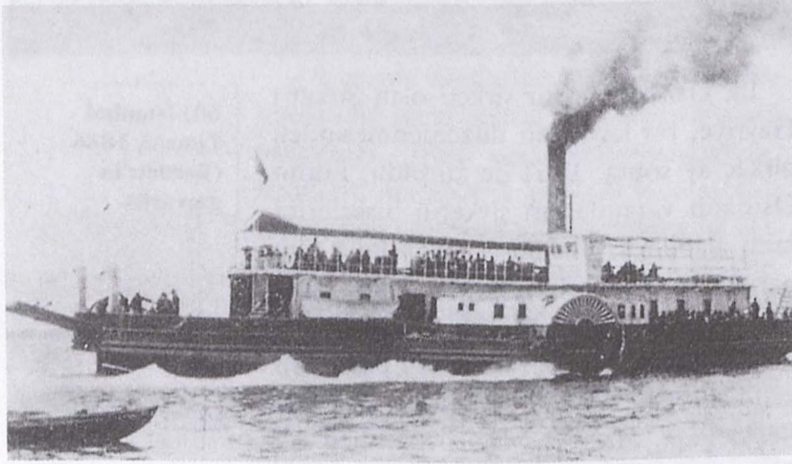


50) İstanbul Limanı, 1836 (Bartlett'in gravürü).

İlk Osmanlı vapur şirketi olan Şirket-i Hayriye, bu layihanın düzenlenmesinden birkaç ay sonra, 1851'de kuruldu. Bütün Osmanlı vatandaşları şirketin hisselerini satın alabilirdi. Makinistlerin dışında tüm personele Osmanlı vatandaşı olma şartı getiriliyordu. Şirketin ilk hissedarları Osmanlı yönetici elitiydi. Bu kişiler padişahın kendisi, valide sultan, Sadrazam Mustafa Reşid Paşa, Harbiye Nazırı Mehmed Ali Paşa, banker Kamondo ve Bursa, Aydın, Silistre valileriydi. İlk imtiyaz süresi yirmi beş yıl olmakla birlikte, şirketin imtiyazı, 1873'te on yıl ve 1884'te otuz yıl uzatıldı.[7] Şirket-i Hayriye'nin kuruluşundan hemen sonra, şirketin altı vapurunun işlediği Boğazın iki yakası, yani Üsküdar ve Eminönü arasında yabancı vapurların sefer yapmaları yasaklandı.[8] Şirket-i Hayriye'nin 60 beygir gücünde buhar makinelerine sahip bu altı vapuru alışaptı ve Boğaz köylerinin adlarını taşıyorlardı.[9]

2 Orhonlu, age, s. 111-129.
3 age, s. 128.
4 age, s. 126.
5 BBA, İrade, Dahiliye, no. 14062; Şirket-i Hayriye (1914), s. 23.
6 "Şirket-i Hayriye'nin Bedayet ve Suret-i Tesisi Hakkındaki Mazbata Sureti" Şirket-i Hayriye (1914), s. 5-6; Ergin (1914), 1:14-15.
7 Şirket-i Hayriye, age, s. 5-12.
8 BBA, İrade, Meclis-i Vala, no. 8142; İrade, Dahiliye, no. 16493; İrade, Hariciye, no. 4465.
9 Şirket-i Hayriye, age, s. 9.





51) Şirket-i Hayriye'nin ilk vapurlarından Galata.

52) Şirket-i Hayriye'nin ilk araba vapurlarından Sahilbent.

Şirket-i Hayriye'nin 1852, 1871 ve 1888'de birbirini izleyen üç nizamnamesi bize şirket, şirketin faaliyetleri ve 19. yüzyılın ikinci yarısında İstanbul'da deniz ulaşımının gelişimi hakkında değerli bilgiler vermektedir. 1852 Nizamnamesi'nden altı vapurun da sadece Boğaz'a işlediğini öğreniyoruz.[10] Bu vapurlara ilaveten Şirket-i Hayriye'ye araba ve hayvan taşıyabilecek vapur yapma görevi verilmişti. İradeye göre şirket, kendi iskelelerini "masif ahşap"tan yapıp bakımlarını üstlenecekti.[11]

1919'a kadar yürürlükte kalan 1888 Nizamnamesi yedi hattan söz etmektedir. Bu nizamnamede belirtilen tarifelere göre, en çok kullanılan Üsküdar-Eminönü hattında her yirmi dakika veya yarım saatte bir sefer yapılacaktı. Bu ulaşım ağının kurulmasıyla o zamana kadar kopuk kalmış olan Üsküdar başkente bağlanıyordu. Yeni vapur seferleri, birçok Üsküdar sakininin İstanbul'a işe gitmesini mümkün kıldı. Boğaz köylerine yapılan seferler Üsküdar-Eminönü hattından daha seyrek olmakla birlikte, yaz aylarında hissedilir derecede artan trafiğe cevap vermek için daha sıklaştırıldı.[12]

1888 Nizamnamesinde artık oturmuş gözüken Üsküdar-Beşiktaş ile Harem-Kabataş hatlarının mevcudiyeti, bize kentin Avrupa ile Asya yakaları arasındaki ulaşımın da hızla geliştiğini göstermektedir. Çoğunluğu talepte görülen oynamalara göre düzenlenen diğer seferler ise, Eminönü-Haliç köyleri, Eminönü-Yeşilköy ve Eminönü-Adalar arasında yapılmaktaydı. Haliç'in köylerine işleyen hat, hem bölgedeki atölye ve fabrikalara hem de kalabalık mahallelere ulaşımı sağlıyordu. Yeşilköy ve Adalar'a işleyen vapurlar ise buralarda sayfiye evleri olan üst sınıf gayrimüslimlere hizmet veriyordu. Düzenli seferlere ilaveten, cuma, pazar, bayram günleri, ramazan geceleri ve paskalyalarda ek seferler konulurdu. Ayrıca Üsküdar-Kabataş, Üsküdar-Sirkeci ve Büyükdere-Hünkâr İskelesi arasında araba ve hayvan taşıyan feribot seferleri vardı.[13]

Her ne kadar düzenli deniz taşımacılığı yazları Boğaz'da oturan yüksek bürokratlar veya Avrupalılara yönelik olarak başladıysa da, 1880 tarifelerinden de anlaşılacağı üzere, bu seferler kısa zamanda herkesin yararlandığı bir kitle taşımacılığı ağına dönüştü. Deniz taşımacılığının ka-

10 "Şirket-i Hayriye ile Vapur Mültezimleri Beyninde Akid Olunan Kontrato Sureti", maddeler 2, 4, 18, Şirket-i Hayriye, age, s. 139, 142.

11 BBA, İrade, Meclis-i Vala, no. 7419.

12 Boğaz-Eminönü hattındaki yaz tarifesine göre sabahları her kırk beş dakikada bir, ikindileri ise saatte bir sefer yapılıyordu. Kış tarifelerinde seferler her doksan dakikada bire düşürülüyordu. Yaz aylarının yoğun akşam saatlerinde Boğaziçi Eminönü hattında kırk beş dakikada bir sefer yapılırken, gün boyunca saatte bir sefer yapılmaktaydı.

13 "Hükümet-i Seniye ile Şirket-i Hayriye Beyninde Akid ve Teati Olunan Mukavelename", maddeler 40, 41, 42 ve 43, Şirket-i Hayriye, age, s. 156-157.

mu hizmeti niteliği, çocuklar, askerler ve öğrencilere uygulanan indirimlerle güçlendiriliyordu. Polis, jandarma ve şehremaneti personeline bedava pasolar verilmişti. [14]

Deniz yolculuğunu mümkün olduğu kadar zevkli kılmak amacıyla yolcuların rahatı, 1888 Nizamnamesi'nde dikkatle gözetilmişti. Her bölümde seyahat edecek azami yolcu sayısının saptanması, her iki mevkide de (her gemide iki mevki vardı) yolculara rahat koltuklar sağlanması, sobalarla ısıtma, akşam seferlerinde, bulutlu ve karanlık günlerde gaz lambalarıyla ışıklandırma, sefer sonunda yolcular indikten sonra dönüş yapmadan vapurun havalandırılması, tuvaletlerin temizlenmesine özel itina gösterilmesi, bu konfor anlayışının başlıca göstergeleriydi.[15] Şirket-i Hayriye'nin çoğu hatlarındaki seyahatin uzun süresi göz önüne alındığında bu konfor önemliydi. Sosyal ve dini değerlere de dikkat edilmekteydi. Şirket, vapurlarda ve bekleme odalarında kadın ve erkeklere ayrı mekânlar temin etmek, ihtilatı önlemek ve böylelikle "usul-i edebiyeye riayet"ten sorumluydu.[16]

Uygun bir ortamın yaratılması da şirketin başlıca amaçlarından biriydi. Bu amaca hizmeten kompartımanlarda "çirkin mobilya" kullanılmayacak, mürettebat "bir temiz kıyafet-i mahsusa" giyecek,[17] küçük paketler için masa ve raflar bulunacak, daha büyük paketler, koyunlar ve köpekler ambara koyulacak, kahve ve diğer meşrubat üniformalı garsonlar tarafından satılacak, ayrıca vapurlara dilenci sokulmayacaktı.[18]

Doğru "imaj"ın verilmesi endişesiyle zaman zaman abartıya kaçılabiliyor ve o oranda da abartılı masraflar yapılıyordu. Örneğin 1894'te Adalar hattı için satın alınan gemi çok lüks ve ihtişamlı döşenmişti. Gene de verilen hizmet *Levant Herald*'ın muhabirini memnun etmişti:

> Yeni vapurlar en yüksek standartlara göre yapılmıştır... Büyük salon makina dairesinin üstünde olup, muhteşem bir kompartımandır. Salon 15 metre uzunluğunda ve altı metre enindedir. Ahşap aksamı meşe ve cevizden, minderler mavi kadifedendir, ayrıca pencerelerde sarı perdeler vardır. Duvarlar ve tavanlar beyaz, mavi ve altın rengindedir ki tamamı nefis bir etki yaratmaktadır. Hanımların salonu ana salonun bir uzantısıdır ve aynı lüks anlayışıyla döşenmiştir.[19]

İstanbul yaşamının her zaman renkli bir unsuru olan deniz ulaşımı, 19. yüzyılın ikinci yarısında iyiden iyiye yayıldı ve başlıca kamu hizmeti haline geldi. 1851'de altı vapurla hayata başlayan Şirket-i Hayriye, vapur sayısını 1864'te on altıya, 1872'de otuz dörde ve 1909'a gelindiğinde otuz altıya çıkardı.[20] İstanbul'da hizmet veren diğer ulaşım sistemlerinden farklı olarak deniz ulaşımı bir Osmanlı şirketi tarafından yönetiliyordu. Şirket-i Hayriye, Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk ulaşım girişimiydi ve başarılı olmuştu. Ancak bu dönemde başlatılan bütün başlıca projelerde olduğu gibi, Batı teknolojisine bağımlılık burada da geçerliydi: Vapurlar İngiltere'de yapılıyor ve bakımları için İngiliz mühendisleri istihdam ediliyordu.

Venedik ve Stockholm gibi kanallar ve-

---

14 "Hükümet-i Seniyye", maddeler 37, 51 ve 54, s. 147-148 ve 159. Üst sınıflar ve Avrupalılar, kendilerini bu vapur hizmetlerinin gerçek sahibi olarak gördüklerinden, "kaba ahali" ile aynı kefeye konmaktan pek de hoşnut değildiler. *The Levant Herald*'da 25 Eylül 1899'da yayımlanan bir mektup bu hissiyatı dile getirmektedir: "Şirketin yönetimi her zaman müşterilerine rahatsızlık yaratma sanatının ustası olmuştur, ama hiçbir zaman bu cumartesi sabahındaki kadar başarılı olmamıştı. Boğaz'ın Asya yakasından erken kalkan vapurları terhis edilmiş askerler ve onların eşyalarıyla doldurarak normal yolcularına ayakta duracak yer bile bırakmamışlardı... Şirketi bir öğleden sonrası zarfında birkaç yüz müşterisine bu kadar büyük rahatsızlık yarattığı için tebrik ederiz."

15 "Hükümet-i Seniyye", maddeler 23, 25, 26, 28, 29, s. 154-155.

16 "Şirket-i Hayriye ile Vapur Mültezimleri" madde 20, s. 143.

17 "Şirket-i Hayriye", madde 7, s. 140.

18 "Hükümet-i Seniyye" mad. 27, 30, 35, s. 155.

19 *The Levant Herald*, 6 Ağustos 1894.

20 Şirket-i Hayriye, age, s. 7, 16.

53) Unkapanı ile Azapkapı arasında ilk Haliç Köprüsü, 1836 (Bartlett'in gravürü).



ya adacıklardan oluşan veya Paris gibi büyük bir nehir üzerine kurulan kentlerde kayıklar her zaman belli başlı bir ulaşım unsuru olmuş, alternatif ulaşım sistemlerinin ortaya çıkışıyla önemleri azalmıştır.[21] Ancak İstanbul'da suların ayırdığı merkezlerin birbirine uzaklığı, köprü ve yeraltı ulaşımına imkân tanımayarak su yolunu büyük ölçüde rakipsiz kılmıştı. Bu durum son yüzyılda da pek değişmedi. Her ne kadar 1973'te ve 1988'de Boğaz'ın iki yakasını birleştiren iki köprü hizmete girdiyse de, kentin sularla ayrılmış yakalarını gene de vapurlar birbirine bağlar.

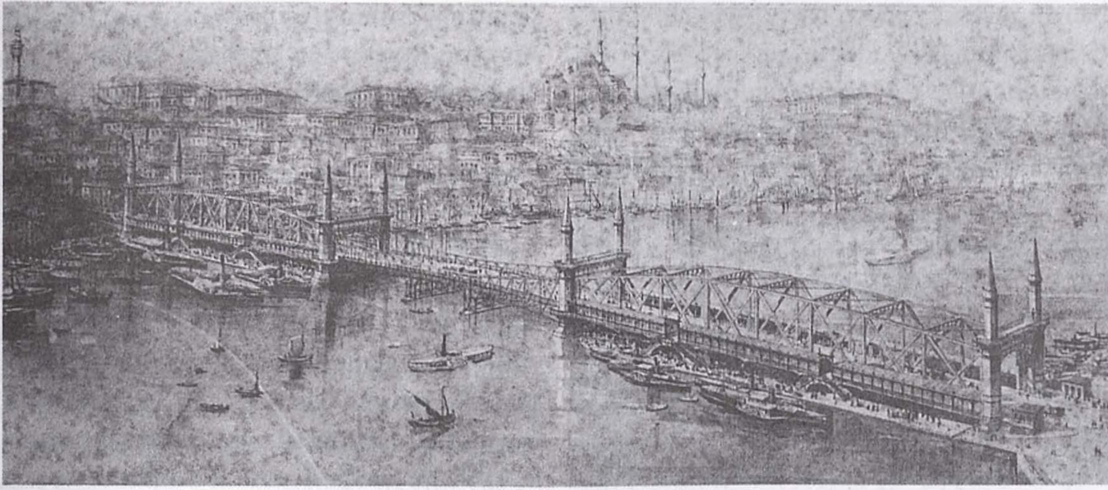
HALİÇ KÖPRÜLERİ

Haliç'in iki yakasını birbirine bağlamak başkentte 19. yüzyılda uygulamaya konulan genel ulaşımı kolaylaştırma projelerinin bir parçasıdır.[22] 19. yüzyılda Haliç'in
53 üzerinde yapılan ilk köprü 1836 tarihlidir. Küçük teknelerin geçişine yeterli yükseklikteki bu ahşap köprü, Azapkapı'yı Unkapanı'na bağlıyordu ve yaklaşık 600 metre uzunluğunda ve 10 metre genişliğindey-

---

21 Bu kentlerde kayık sistemi Ortaçağda köprülerin az sayıda olduğu zamanlarda gelişti. Yeni teknolojilerin geliştirilmesine koşut olarak gelişen su ulaşımı, Venedik ve Stockholm gibi kentlerde günümüze kadar önemini korudu. Oysa Paris gibi nehir kıyılarında kurulan kentlerde farklı bir gelişim görülür. Örneğin Paris'te her ne kadar 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Seine nehri üzerinde işleyen küçük vapurlar çok rağbet gördüyse de (1886'ya gelindiğinde Paris'i banliyölerine bağlayan 105 vapur işlemekteydi) 1900 yılından itibaren yeni metronun gelişimiyle talepte çarpıcı bir düşüş görüldü. (Evenson [1979], s. 90.)

22 5. yüzyıla ait *Notitia Urbis Constantinopolitanae* adlı kaynakta, Haliç'in üzerinde 5. yüzyılda Bizans'ın XIV. Bölgesinde kara surlarına en yakın noktada inşa edilmiş bir ahşap köprüden bahsedilir. İmparator İustinianos 528 yılında bunu bir taş köprüyle değiştirmiş, ancak bu köprü Osmanlı dönemine kadar ayakta kalmamıştır (Van Millingen, 1899, s. 174-176). 1503 yılında Leonardo da Vinci Pera'yı İstanbul'a bağlayan bir ahşap köprü projesi geliştirmişti. Leonardo'nun gerçekleşmemiş projesi 240 metre uzunluğu tek bir kemerden oluşuyordu. Leonardo'nun Sultan II. Bayezid'e projeyi anlatan mektubunun tercümesi Topkapı Sarayı Müzesi arşivindedir. Projenin çizimleri Paris'te, Bibliotéque Nationale'de bulunmaktadır (İlter, 1973, s. 49-52).



54) Yeni Galata Köprüsü önerisi (1902).

di.[23] Haliç'te ilk köprünün bu noktada yapılmasına başlıca neden Azapkapı'da bulunan Tersane-i Amire idi. Öte yandan, 1830'larda Pera ve Beşiktaş ile Karaköy ve Eminönü arasında bu türden bir bağlantıyı gerekli kılacak bir gelişme yaşanmamıştı, Karaköy de ancak 1838'den sonra yoğun bir ticaret merkezi olacaktı.

Galata'nın 1838'den sonra hızla gelişen ve nüfusu artan bir ticaret merkezi haline gelmesi, Karaköy ile Eminönü arasında hızlı ve kolay bir ulaşım yolunu gerekli kıldı. İlk Galata Köprüsü'nü 1845'te Sultan II. Mahmud'un annesi Bezmi Alem Valide Sultan yaptırdı. 500 metrelik bu ahşap yapı kente on sekiz yıl hizmet etti[24] ve 1863'te daha geniş ve sağlam bir ahşap köprüyle değiştirildi. Aynı yıl At Meydanı'nda, İmparator III. Napoléon dahil birçok yabancı devlet erkânının davet edildiği (sadece İmparatoriçe Eugénie gelebilmişti) bir uluslararası serginin gerçekleşmesi herhalde rastlantı değildi. Seçkin misafirlere saygın bir görüntü sunma kaygısı eski köprünün yenisiyle değiştirilmesinde rol oynamış olabilir. Köprünün bakım masraflarının bir kısmını karşılamak üzere yayalardan ve arabalardan harç alınmıştı. Yangın tehlikesi ciddiye alınarak köprünün üzerinde sigara içilmesi yasaklanmış, köprü geceleri trafiğe kapatılmıştı. [25]

1863 köprüsü İstanbul'a on iki yıl hizmet verdi. 1869'da bir İngiliz firması ahşap köprüyü daha kalıcı demir bir yapıyla değiştirmek için bir teklif getirdi. Bu tasarlanan köprü 460 metre uzunluğunda ve 18 metre genişliğinde olacaktı. Her iki tarafında 1,5 metrelik yaya yolu bırakılacak ve böylelikle ortada 13 metre genişliğinde bir araba yolu kalacaktı. Yapıyı on dört demir duba taşıyacaktı. Demir iskeletin 80 cm kalınlıkta olması öngörülüyordu. İngiliz şirketi ayrıca köprünün her iki ucunda geniş rıhtımlar yapmayı teklif ediyordu.[26]

Hükümet bu projeyi onayladı, ancak ilk planlar tadilata uğradı. 1871'de proje tamamlanmak üzereyken İngiliz şirketi padişaha bir rapor sunarak yeni yapının Unkapanı ile Azapkapı arasında eski köprünün yerine taşınmasını teklif etti. Bu girişimin nedeni tamamiyle ekonomikti, zira Eminönü ve Karaköy'de rıhtım çalışmaları beklenenden pahalıya mal oluyordu. Rapora göre söz konusu mevkide bir köprüye zaten büyük ihtiyaç vardı. İngiliz şirketi, daha düzenli ve geniş ikinci bir köprünün Karaköy ile Eminönü arasında yapılmasını önerdi. Hükümet bu teklifi benimsedi ve 1872'de bütün yapı taşındı ve eski Unkapanı Köprüsü'yle değiştirildi.[27]

Galata Köprüsü'nün tadilata uğramış

---

23 Eyice, İA , 5:2, s. 1215/157.
24 age.
25 İlter (1973), s. 70-71.
26 BBA, İrade Meclis-i Mahsus, no. 1540.
27 BBA, İrade, Meclis-i Mahsus, no. 1743; Dahiliye, no. 45389.

haliyle inşası 1875'te başladı ve 1878'de tamamlandı. Yeni demir yapı 480 metre uzunluğunda ve 14 metre genişliğindeydi. Ayrıca 2,15 metrelik kaldırımlar ve 9,70 metrelik araba yolu olacaktı. Yirmi dört dubanın taşıdığı köprü, deniz trafiğinin işlemesini sağlamak üzere ortasından açılacak biçimde tasarlanmıştı. Köprünün her iki ucuna doğru dükkânlar, lokantalar ve kahvehaneler yer alacaktı.[28] Eminönü'ne yakın kısmında Haliç'e bakan bir deniz hamamı dahi bulunuyordu.[29]

1912'de yenisi yapılana kadar bu köprü İstanbul'u Galata'ya bağladı; yeni köprü ise 1992'de şimdiki köprü yapılana kadar İstanbul'a hizmet verdi (bkz. resim 117, 118). 20. yüzyıl başında Avrupalı girişimciler Sultan Abdülhamid'e birkaç proje sunduysa da bunlar gerçekleşmedi.

1902'de Galata Köprüsü'nün yerine ikame edilecek köprüye ilişkin üç proje önerildi ancak hiçbiri uygulanmadı. Şubat 1902'de Paris'ten gönderilen bir projede
54 ayrıntılı bir demir iskelet ve bir dizi eklektik mimari unsur dikkati çekmekteydi.[30] Bu köprü projesi üç bölümden oluşuyor, her bölüm bir çift minareyle noktalanıyordu. Minareler birbirlerine balkonlarla bağlanıyor, bu balkonlar da yapının demir kemer aksamıyla gösterişli bir biçimde bütünleşerek görkemli bir kapı izlenimini yaratıyordu. Karaköy ve Eminönü taraflarına yakın olan uçlarda ilk katlarda dükkânlar yer alıyordu. Dükkânların bulunduğu katlar, iki merdivenle deniz seviyesindeki platforma bağlanıyor, bu platform aynı zamanda rıhtım ve piyasa güzergâhı işlevi görüyordu. Dükkânların mimarisi ve merdivenlerin yapısı genel görüntüye bir Venedik havası veriyordu. Abdülhamid'in, pratik veya estetik kaygılarla değil, yapının dükkânlarında mevzilenebilecek isyancıların her iki cepheden de askerlere ateş edebileceklerini düşünerek güvenlik açısından sakıncalı bulması yüzünden proje yaşama geçmedi.[31]

Nisan 1902 tarihli, Galata Köprüsü'nün yenilenmesini içeren ve Joseph Antoine Bouvard'ın imzasını taşıyan diğer bir proje ise daha kapsamlı bir güzelleştirme tasarısının parçasıydı. Doğum yeri gene Paris olan projede bu kez tümüyle Avrupai bir imaj veriliyordu.[32]

1902 yılının sonbaharında bir Alman firması tarafından üçüncü bir proje taslağı hazırlandı.[33] Her ne kadar kontrat 1906 yılında imzalandıysa da inşaat II. Abdülhamid devrinde başlayamadı. 1909 yılında Meşrutiyet hükümeti aynı Alman firmasıyla 1992'ye kadar İstanbul'a hizmet veren köprünün yapımı için anlaştı.[34]

Çok kısa bir süre için Haliç'in üzerinde bir üçüncü köprü belirdi. 1863'te Ayvansaray ile Piripaşa arasında yapılan bu köprü sadece on gün yaşadı, geçimlerini iki yaka arasında yolcu taşıyarak sağlayan kayıkçı esnafı tarafından yıkıldı.[35] Mimari açıdan özelliği olmayan bu köprü İstanbul ve Galata'yı birbirine bağlayarak geniş bir metropol oluşturma amacının ifadesi olması bakımından önemliydi.

ATLI TRAMVAYLAR

Şirket-i Hayriye'nin vapurları ulaşımı hatırı sayılır ölçüde rahatlatmıştı. Ancak karada İstanbul yarımadasının iç tarafları ve Marmara sahilleri hâlâ oldukça ücra kalmışlardı. Ayrıca, Galata sırtlarından Şişli'ye doğru gelişen yeni mahallelere doğru kara ulaşımına şiddetle ihtiyaç duyuluyordu.

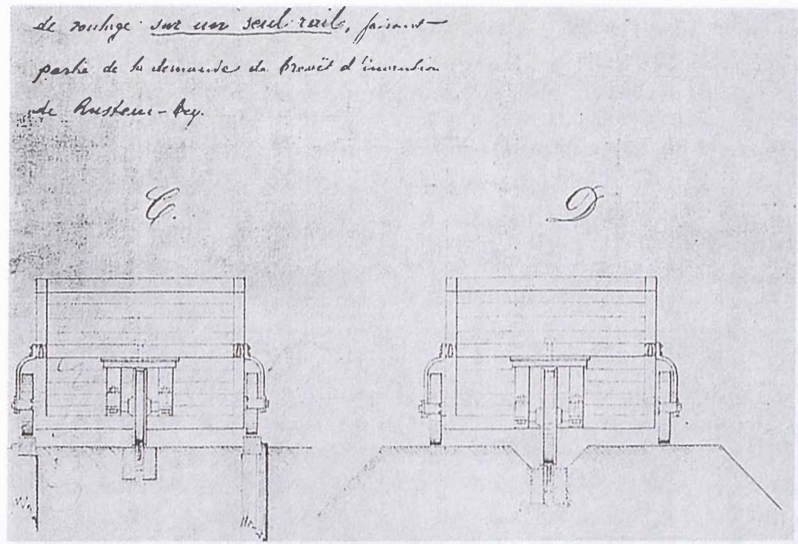
1860'lar boyunca bir tramvay sistemi kurup işletmek isteyen girişimcilerden hü-

---

28 İlter, age, s. 74.
29 BBA, İrade, Şehremaneti, no. 16, Safer 1310.
30 BBA, kataloglanmamış belge. Mühendisin imzası okunamamıştır.
31 Said Paşa (1910), 1, s. 212.
32 Bkz. Beşinci bölüm. Galata Köprüsü'nün uygulanmayan yenileme projeleri arasında Raimondo D'Aronco'nun bir eskizine de değinmek gerekir. D'Aronco'nun çerçevelenmiş çizimi Dolmabahçe Sarayı'nın açık olmayan bölümünde bir duvarı süslemektedir.
33 *Le Moniteur Oriental*, 2 Ekim 1902.
34 Ergin (1914), 2:859-863.
35 Eyice, age, s. 1215/157.

kümete bir dizi teklif geldi.[36] Örneğin, 1863'te Mr. Huchiadson isminde bir şahsa İstanbul'un ana arterlerinde ve banliyölerinde tramvay hattı kurmak ve işletmek hakkını tanıyan bir kontrat taslağı hazırlanmıştı.[37] Bu proje uygulanmadı ve bir yıl sonra bir İngiliz, İstanbul, Galata ve Beşiktaş'ta tramvay imtiyazını almak üzere müracaat etti. Teklifi değerlendiren hükümet raporu genelde olumluydu. Avrupa başkentlerinde tramvay sistemlerinin varlığına işaret eden rapor, benzeri bir şebekenin İstanbul'da kurulmasının uygun olacağı görüşündeydi. Ancak bu girişim bir kez daha umumi menfaat için bazı arterler boyunca yıkımlar gerektirecekti.[38]

1864'te düzenlenen taslak nizamname bu konuda gelecekte uyulacak esasları tesbit ediyor ve diğer şirketlerin kuracakları tramvay hatlarının izleyecekleri güzergâhları belirliyordu (bkz. resim 57). İlk güzergâh Eminönü Meydanı'nı Divanyolu üzerinden Beyazıt Meydanı'na ve At Meydanı'na bağlıyordu. Beyazıt Meydanı'ndan Aksaray'a uzanan bu hat, orada ikiye ayrılıyor, bir hat Samatya Caddesi'ni izleyerek Yedikule'ye varıyor, diğeri ise Aksaray'ı Teodosios Surları üzerindeki Topkapı'ya bağlıyordu. Bu tramvay ağı ilk kez iç mahallelerinin birbirlerine ve yarımadanın batı sınırı olan Bizans surlarına bağlanmalarını sağlıyordu. Diğer hattın başlangıç noktası ise gene Eminönü olup, Haliç sahilini izleyerek, Ayvansaray'da Teodosios Surları'nı geçip, Eyüp'te son buluyordu. Bu güzergâhın belirlenişindeki düşünce, Haliç boyunca yer alan mahalle ve imalathanelere bağlantı sağlamak ve bir dini merkez olan Eyüp'e ulaşımı kolaylaştırmaktı. Eyüp'e Şirket-i Hayriye vapurları sefer yapmaktaysa da bunlar yetersiz kalıyordu. Yarımadayı uzunlamasına kesen bu hatlar, yarımadanın batısında kalan daha geniş bölgeye ulaşımı kolaylaştıracak kuzey-güney bağlantılarını kurmuyorlardı. İlk elde güzergâhları belirlemekte kullanılan mantık herhalde ana mahalleleri birbirine bağlamak olmuştu. Maalesef bu kısa görüşlü politika, gelecekteki projelere zemin oluşturdu ve göreceğimiz gibi, İstanbul'da birbirleriyle bağlantılı hatlar hiçbir zaman düşünülmedi.



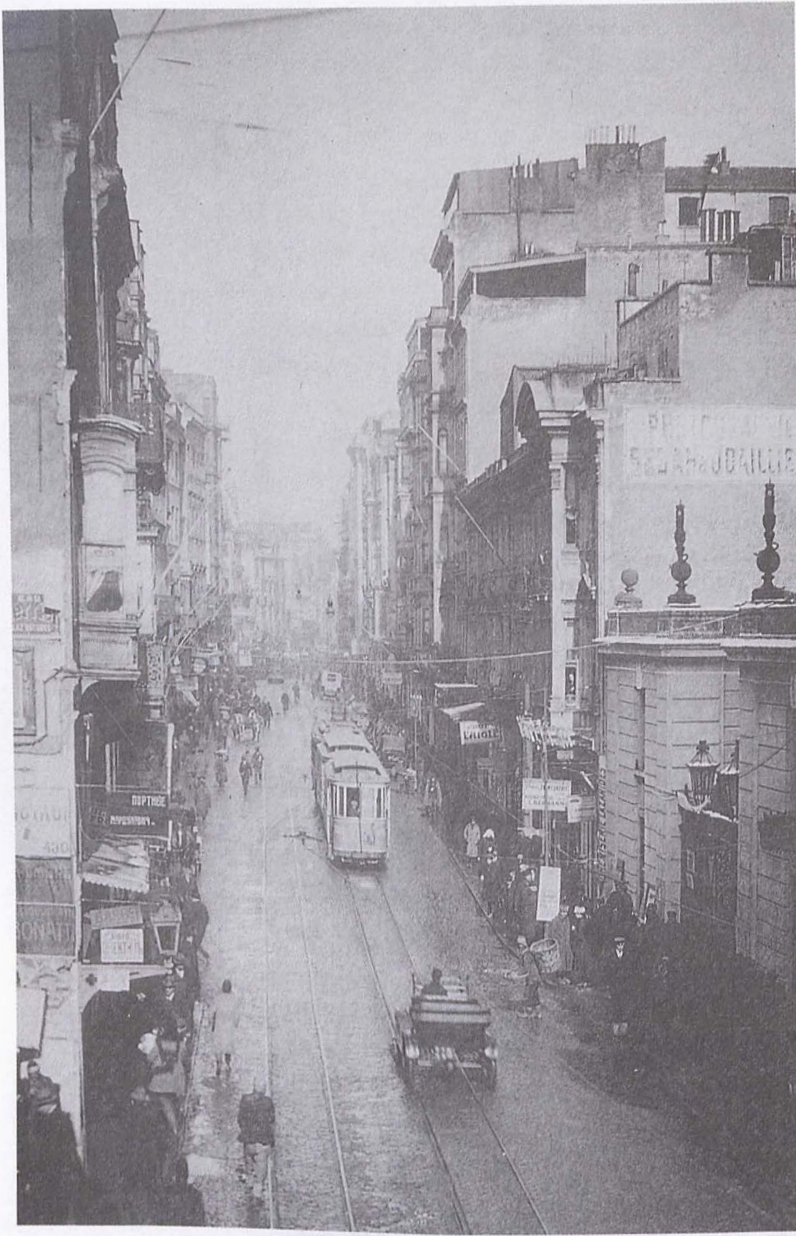
55) Rüstem Bey'in tek raylı tramvay sistemi projesi (1868).

1864 taslağında önerilen son hat ise Galata'daydı. Bu hat Karaköy'den hareketle, Tophane, Beşiktaş, Ortaköy yoluyla Arnavutköy'e ulaşarak, bu yeni gelişmekte olan Boğaz mahallelerine alternatif bir kamu taşımacılığı sağlayacaktı.[39]

Oluşturulacak hatların teknik detayları dikkatle belirlenmişti: Rayların arası en az bir metre olacak, yolun üzerindeki evlerle tramvay geçidi arasında bir metre mesafe bırakılacak ve tramvay yolunun bir tarafında 3 metrelik şerit diğer vasıtaların geçişi için tahsis edilecekti. Rampalar 1/24 oranından dik olmayacak ve son olarak, hasar gören su ve kanalizasyon boruları şirket tarafından tamir edilecekti.[40]

Rahatlık ve kolaylık konularına ayrıntılı biçimde eğilinmişti. Tramvaylar şafaktan gece yarısına kadar çalışacak, tarifeler ve ücretler birkaç dilde duraklara asılacaktı.

36 Osmanlı vesikalarında "tramvay" kelimesi atla çekilen tramvayla aynı anlamda kullanılmaktadır.
37 BBA, İrade, Meclis-i Vala, no. 23412.
38 BBA, İrade, Meclis-i Mahsus, no.1265.
39 BBA, İrade, Meclis-i Mahsus, no.1265, madde 1.
40 BBA, İrade, Meclis-i Mahsus, no. 1265, maddeler 2, 4, 6, 7.



56) **1915'lerde Cadde-i Kebir.**

İçeriye büyük paketler alınmayacak, bunlar ilave ücret ödenerek vagonların üstünde taşınacaktı. Ana duraklarda yolcuların güneşten ve yağmurdan korunması amacıyla barınaklar yapılacaktı. Mahremiyeti korumak üzere erkekler ve kadınlar için iki ayrı tip vagon, iki değişik renkte boyanacaktı.[41]

Her ne kadar böylesine ayrıntılı düşünülmüşse de bu imtiyaz verilmedi. 1868'de tramvay hattı inşasında bir üçüncü başarısız girişim yapıldı. Bu kez de bir Türk mucit olan Rüstem Bey'in bir yıllık
55 imtiyaz başvurusu geri çevrildi. Rüstem Bey'in projesi tek raylı bir sistemdi ve mucidine göre iki raylı klasik sistemden daha ekonomikti.[42] Nihayet 1869'da Krepano Efendi'ye kırk yıllık bir imtiyaz tanınarak İstanbul Tramvay Şirketi kuruldu.[43] 1869, 1881 ve 1907 yıllarında çıkan nizamnameler, sistemin gelişmesi ve kullanışlılığı hakkında bize temel bilgiler vermektedir.

1869 nizamnamesi dört hat öngörüyordu: Birincisi Unkapanı Köprüsü'nün Azapkapı ayağından hareketle Tophane ve Beşiktaş üzerinden Ortaköy'e bağlanacaktı; ikincisi Eminönü'nden hareketle Babıâli ve Divanyolu üzerinden Beyazıt'a, sonra da Aksaray'a gidiyordu; üçüncüsü Aksaray'dan Yedikule'ye, dördüncüsü ise Aksaray'dan Topkapı'ya ulaşıyordu (bkz. resim 57). İnşaat dört yılda tamamlanacaktı.[44] Bu nizamname ile 1864 nizamnamesi karşılaştırıldığında, ikincisinde Haliç sahilini izlemesi öngörülen üçüncü hat dışında, aynı bölgenin kapsandığı görülmektedir.

1881'de Eminönü'nden Eyüp'e bir Haliç hattı çekilmesi tasarısı yinelendi ve ayrıca Galata tarafında iki yeni hat önerildi. Galata hatlarının ilki Karaköy'de Voyvoda Caddesi'ni izleyerek Kabristan ve Tepebaşı caddelerinden geçiyor, Galatasaray'da Cadde-i Kebir ile bağlanıyordu. Buradan Taksim'e gidiyor, oradan Pangaltı ve Şişli'ye uzanarak Taksim-Şişli üzerindeki yeni mahallelere ve Pera'ya hizmet veriyordu. Daha ileri bir tarihte belirlenecek bir noktadan Karaköy-Şişli hattından Tatavla'ya (Kurtuluş) bir hat ayrılacaktı. Krepano Efendi'nin şirketi, ihtiyaca cevap verecek sayıda vagonu hizmete sokmakla sorumluydu. Şirkete ayrıca, tramvay hattı

41 BBA, İrade, Meclis-i Mahsus, no. 1265, maddeler 12, 13, 16, 17, 18, 53.
42 BBA, Şuray-i Devlet, no. 443.
43 "Dersaadet Tramvay Şirketi Tesis ve İnşaasına dair Mukavelename" (1869), maddeler 1,2, Ergin, age, (içinde) 3:141.
44 "Dersaadet Tramvay Şirketi" (1869) maddeler 1, 2, s.141.

ile kenar mahalleleri bağlayacak omnibüs işletme yetkisi veriliyordu.[45]

Eminönü-Eyüp ve Tatavla hatları hiçbir zaman yapılmadı. 1907 yılında hazırlanan kontratta imtiyaz yetmiş beş sene daha uzatılıyor ve bu bağlantıya değinilirken ek olarak üç hat daha öneriliyordu. Galata tarafında Cadde-i Kebir'in güney ucuna raylı sistem kurularak, Galatasaray ve Tünel Meydanı Karaköy hattına bağlanacak; Karaköy-Boğaz hattı ise Ortaköy'den Arnavutköy'e kadar uzatılacaktı. İstanbul tarafında ise Unkapanı Köprüsü'nün ayağının Fatih'le, özellikle Fatih Külliyesi'yle bağlantısını kurmak gerekiyordu. Her ne kadar ayrıntılı biçimde açıklanmamışsa da Fatih ile Edirnekapı arasında son bir bağlantıdan söz edilmekteydi.[46] Bu hatlar bir ölçüde yarımadanın iç taraflarıyla da bağlanacaktı. Cılız bir çaba olarak kalmışsa da bu, Haliç'i Marmara sahillerine bağlama konusundaki ilk ve tek girişim oldu.

Çağdaşlaşma çabalarında yine Galata yakasına öncelik verilmişti. Her ne kadar İstanbul tarafı için kapsamlı bir ulaşım ağı önerildiyse de, ancak kısmen gerçekleştirildi. 1896 tarihli bir haritada, İstanbul tarafında sadece üç kısa hat görülmektedir: Eminönü-Aksaray, Aksaray-Yedikule ve Aksaray-Topkapı. O tarihte Haliç hattı henüz inşa edilmemişti.[47] Ancak, 1869 ve 1881 nizamnamelerinde Galata tarafı için öngörülmüş olan, Azapkapı-Boğaz ve Ka-
56 raköy-Cadde-i Kebir-Şişli hatları hizmete girmişti (bkz. s. viii'deki fotoğraf).

1885'te İstanbul tarafının nüfusu 389.545 iken, Altıncı Daire'nin nüfusu 237.293'tü.[48] Yani tramvay hatlarının dağılımında nüfus yoğunluğu dikkate alınmamıştı. Kentin büyümesinin yönelimi ve seçkin nüfusa hizmet götürme isteği bir kez daha yatırımlarda belirleyici olmuştu. Temmuz 1872'de Azapkapı-Beşiktaş hattının ilk tamamlanan hat oluşu bu tutuma iyi bir örnektir.[49] Oysa Eminönü-Aksaray hattı aynı yılın Kasım ayında hizmete girmişti. [50]

Mevcut yolların durumu ve genişliğinin tramvay hattı yapımının hızını büyük ölçüde belirlediği aşikârdır. İstanbul Tramvay Şirketi, yolları asgari 11,50 metreye kadar genişletmekle (ki bu 1864 tarihli nizamname taslağında önerilen genişliktir), ayrıca yolları döşeme ve hasar gören su, kanalizasyon, gaz borularını tamirle mükellefti. Tüm inşaatlarda o dönemin Fransa'sında uygulanan standartlar ve yöntemler uygulanacaktı. İnşaat sırasında şirket ile emlak sahipleri arasında doğabilecek ihtilaflarda Şehremaneti ve Nafıa Nezareti arabuluculuk edecekti.[51] Aksaray, Eminönü gibi yoğun nüfuslu eski mahallelerde, inşaatın yavaş ve parça parça ilerlemesine karşın, Haliç'in kuzey yakasındaki Taksim-Şişli, Karaköy-Boğaz arterlerinde olduğu gibi geniş, yeni sokaklarda, tramvay rayları hızla döşenebilmişti.[52] Ancak, Galata tarafının Cadde-i Kebir, Tepebaşı Caddesi, Voyvoda Caddesi gibi tramvay hattının döşenmesi için genişletme çalışması gerektiren yerleşmelerin yoğun olduğu bölgelerine öncelik tanınırken, İstanbul tarafının Fatih, Unkapanı gibi aynı derecede yoğun bölgeleri göz ardı edilmişti.[53]

Ücretler, tarifeler, yolcuların rahatı gibi konular 1864 nizamnamesinin ilkeleri doğrultusunda tasarlanmıştı ve Şirket-i Hayriye nizamnamesiyle paralellikler gösteriyordu. Örneğin, altı yaşın altındaki ço-

45 "Dersaadet'te İnşa Olunacak Tramvay Hatlarına dair Şartname", (1881), maddeler 1, 16, Ergin, age, 3:167, 194.
46 "Dersaadet Tramvay Şirketi Müddet-i İmtiyaziyesinin Temdidi ve Bazı Hatt-ı Cedide İnşası Hakkındaki Mukavelename" (1907), madde 1, Ergin, age (içinde), 3:172-173.
47 BBA, Harita, no. 323.
48 Shaw (1979), s. 268.
49 BBA, İrade, Dahiliye. no. 44205.
50 Ergin, age, 1, s. 1015.
51 "Dersaadet Tramvay Şirketi", 4. ve 6. maddeler, s. 146; "Dersaadet'de İnşa Olunacak Tramvay" madde 5, s. 168.
52 BBA, İrade, Meclis-i Mahsus, no. 1592.
53 "Dersaadet'de İnşa Olunacak Tramvay", madde 5, s. 168-69.



57) 1864, 1869, 1881, ve 1907 nizamnamelerinde öngörülen tramvay hatları ve Tünel güzergâhı.

cuklar ücretsiz seyahat ediyordu ve postacılara, askerlere, polislere indirimli tarife uygulanıyordu. Ayrıca büyük yükler vagonların içine alınmıyor, vagonun üstündeki yük bölümünde taşınıyordu.[54]

Yeni ulaşım sisteminin İstanbul'un kent imajı üzerinde belirgin bir çağdaşlaştırıcı etkisi oldu. Belli başlı kavşaklarda ve merkezi noktalarda yolcu ve personelin faydalanması için yapılan barınaklar kentte bir yenilikti.[55] Atla çekilen tramvaylar sokaklara Avrupa kentlerini andıran bir canlılık getirdi, bununla birlikte her tramvayın önünde giden ve İstanbul'un ünlü baş belası köpeklerini kovalamak üzere sopa taşıyan bir adamı da görmek mümkündü. Kentin yeni ulaştırma sistemiyle eski dokusu arasındaki tezat De Amicis'in gözünden kaçmadı:

> Bütünüyle Türk ve sessiz bir sokakta, ansızın bir korna sesi ve at nallarının şakırtısıyla irkilirsiniz; ne olduğunu anlamak üzere döndüğünüzde, gözlerinize inanamazsınız; koskocaman bir vagon, o ana kadar dikkat etmediğiniz bazı raylar üzerinde, içi Türkler ve Avrupalılarla dolu olarak, neşeli bir hava içerisinde size doğru ilerlemektedir. Üniformalı memurları ve yanında asılı matbu tarifesiyle her bakımdan bir Viyana veya Paris tramvayından farkı yoktur. Bu sokaklarda bu medeniyet hayaletini görmenin etkisi tarif edilemez, sanki bir parodi veya devasa bir şakayla karşı karşıyasınızdır ve arkasından bakarak katıla katıla gülersiniz, sanki hiç o zamana kadar tramvay görmemişsinizdir. Tramvayın gözden kayboluşuyla Avrupa'nın hayat tarzı ve hareketliliği de geçip gider ve kendinizi gene Asya'da bulursunuz.[56]

Tramvaylar Pera'nın Batılılaşmış hayat düzenine daha uygundular. Zaten kafeler, restoranlar, tiyatrolar ve büyük mağazalarla dolu olan Cadde-i Kebir'e, bir Avrupa unsuru daha katıyorlardı. *Levant Herald* gazetesine göre, 1896'da Avrupalıların düzenlediği bir karnavalda ilgi odağını, temaşa unsuru olarak kullanılan bir tramvay taklidi oluşturmuştu:

> Şişli tramvayları biçiminde, büyüklüğünde ve renginde, dört süslü püslü atın çektiği (bu arada atlar az önce Harikalar Diyarı'ndan getirilmişe benziyorlardı) cicili bicili acayip bir vasıta dün sabah Grande Rue de Pera'da ağır ağır seyrederken görüldü. İçindeki zarafetle yelpazelenen hanımlar, seyredenler görmeden vasıtayı itmeye yardım ediyorlar, soylu görünüşlü beyler de "Made in Germany" cinsinden Manila purolarını tüttürürken işin geri kalanını hallediyorlardı.[57]

Aslında tramvay Pera sakinlerinin yaşamlarıyla bütünleşmişti. Örneğin, 1900 yılında İstanbul Tramvay Şirketi'yle Taksim Bahçesi idarelerinin vardıkları bir anlaşma sonucu, Şişli-Taksim ve Altıncı Daire-Taksim hatlarının yolcuları biletlerini göstererek parka ücretsiz girebileceklerdi. Bundan amaçlanan, yazın tatile gidemeyen gelir düzeyi düşük ailelerin bedava bahçe girişi sayesinde "bahçedeki güzelim ağaçların gölgesinde Boğaz'ın temiz ve sağlıklı havasını" soluyabilmeleriydi.[58] Burada kastedilen aileler Pera sakinleriydi. İstanbul tarafı sakinlerinin bir nefes temiz hava için bu atlı araçların içinde saatlerce dolambaçlı yolları katederek Taksim Bahçesi'ne gelmeleri beklenemezdi.

İstanbul yarımadasının içlerinde yaşayan halka sunulan tramvay hizmetleri, Pe-

---

54 "Derssadet'de İnşa Olunacak Tramvay", maddeler 10 ve 11, s. 148.
55 "Dersaadet Tramvay Şirketi", madde 14, s. 148.
56 De Amicis (1896), 1, s. 63-64.
57 *The Levant Herald*, 17 Şubat 1896.
58 *Le Moniteur Oriental*, 28 Haziran 1900.

ra'da sunulan hizmetlerden çok farklıydı. 19-20. yüzyıl yazarı Hüseyin Rahmi, Aksaray ile Topkapı arasında işleyen vagonların halini şöyle anlatır:

> Tramvay Şirketi arabalarının en köhnelerini bu hatta işletmekte olduğundan sokağın tozu çamuru hadd-i aslîsindeki soluk yeşil boyaya galebe etmiş ve dört lâgar hayvan koşulmuş bulunan arabayı beklemek üzere bulduk. Hal-i hayatlarında mükemmel bir iskelet dersi göstermeye yarayabilecek kadar zayıf ve dermânde olan bu hayvanlar cerr edecekleri dûş-i tahammüllerindeki o sıkletin vücutlarına vereceği renc-i can-fersâyı düşünüyorlarmış gibi başlarını sabûrâne birer vaz' ile önlerine eğmiştiler.[59]

Bu tasvir ondan önceki iki alıntıyla aynı on yıllık zaman dilimine ait, ama çizdiği tablo çok daha karamsar ve Paris veya Viyana tramvaylarını hiç andırmıyor. Düşük gelir düzeyindeki insanların yaşadığı mahallelere götürülen çağdaş kent hizmetlerinde farklı koşullar gözlemlenebilmekteydi. Aksaray-Topkapı hattının vagonları, kentin daha "iyi" semtlerine işleyen vagonlardan kullanışlılık, hatta görünüm itibariyle farklıydılar.[60]

METRO

Marmara sahilini setlerle genişletmeyi öneren mühendis Eugène Henri Gavand'a, 1869 yılında bir irade-i seniyyeyle Karaköy ve Pera arasında bir metro yapma ve işletme imtiyazı tanındı. Galata bölgesindeki ticari faaliyetlerin giderek artan önemi daha iyi ulaşım koşullarını zorunlu kılıyordu.[61]

Tramvay hattı Galata ve Pera'dan Cadde-i Kebir'in güney ucuna doğrudan bir
57 bağlantı sağlamıyordu. Ekonomik olmak amacıyla buradaki uzun ve yılankavi hat, mevcut yolları izlemişti. Karaköy'den Pera'ya çıkan yegâne güzergâh olan Yüksek Kaldırım, dik ve dar bir yokuştu ve günde ortalama 40.000 kişinin kullandığı bu yolda izdiham yaşanıyordu (bkz. resim 6). Gavand'ın kendi deyişiyle, buraya bir tür yeraltı teleferiği, "inen-çıkan bir tür asansör" yapılması çok faydalı olacaktı. Yolculuğu birkaç dakikaya indiren bu araç ayrıca yolcuları büyük bir yorgunluktan kurtaracaktı.[62]

Gavand Paris, Londra ve İstanbul arasında mekik dokuyarak üç sene süren ve hayli yoğun geçen müzakerelerden sonra şirketini kurdu.[63] 1872'de kurulan şirketin adı "The Metropolitan Railway of Constantinople, from Galata to Pera" idi. Çalışmalar aynı yıl başladıysa da mülk sahipleriyle çıkan ihtilaflar nedeniyle inşaat, özellikle kazı faaliyetleri, ağır ilerlemekteydi. Tramvay imtiyazında olduğu gibi, mülk sahiplerinin satmamakta direnmeleri halinde, hükümet istimlak kanununu işletmeye söz vermişti.[64] Ancak, Gavand ile mülk sahipleri arasındaki sorunlarda hükümet oldukça ihtiyatlı ve oyalayıcı bir tutum takındı.[65] Bu nedenle inşaat yavaş ilerledi ve buharla çalışan İstanbul Tüneli ancak üç yıl sonra, Ocak 1875'te hizmete girebildi.

Sistem 554.80 metre uzunluğunda, 6,70 metre genişliğinde ve 4,90 metre yüksekliğinde bir tünel, her iki ucunda birer istasyon ve makine dairelerinden oluşuyordu. Galata ile Pera uçları arasında

---

59 Hüseyin Rahmi (1896/1927), s. 23.

60 İstanbul'un tramvayla tanışması ve tramvayın gelişmesi batıdaki gelişmesinden farklı bir süreç izledi. Atlı tramvay 1832 yılında New York'ta başladı ve yirmi-otuz yıl içinde diğer kentlerde de görüldü. Tramvayda elektrik kullanımına ilk kez 1888'de Virginia Richmond'da geçildi ve bundan sonra hızla Amerika ve Avrupa kentlerine yayıldı. Yukarıda görüldüğü gibi İstanbul atlı tramvayla ancak 1870 sonrasında tanışmıştı. İstanbul tramvaylarının elektrikli sisteme geçmeleri ilk kez 1910'da önerilmiş ve ancak 1912'de gerçekleşmişti. (***Réseau de tramways urbains et suburbains de Constantinople, projet présenté par la Société Générales d'Entreprises*** [Paris 1910], s. 49; "Metropoliten Demiryolu Şirketinin Mukavelenamesi" [1912], madde 5, Ergin, age, 3, s. 296)

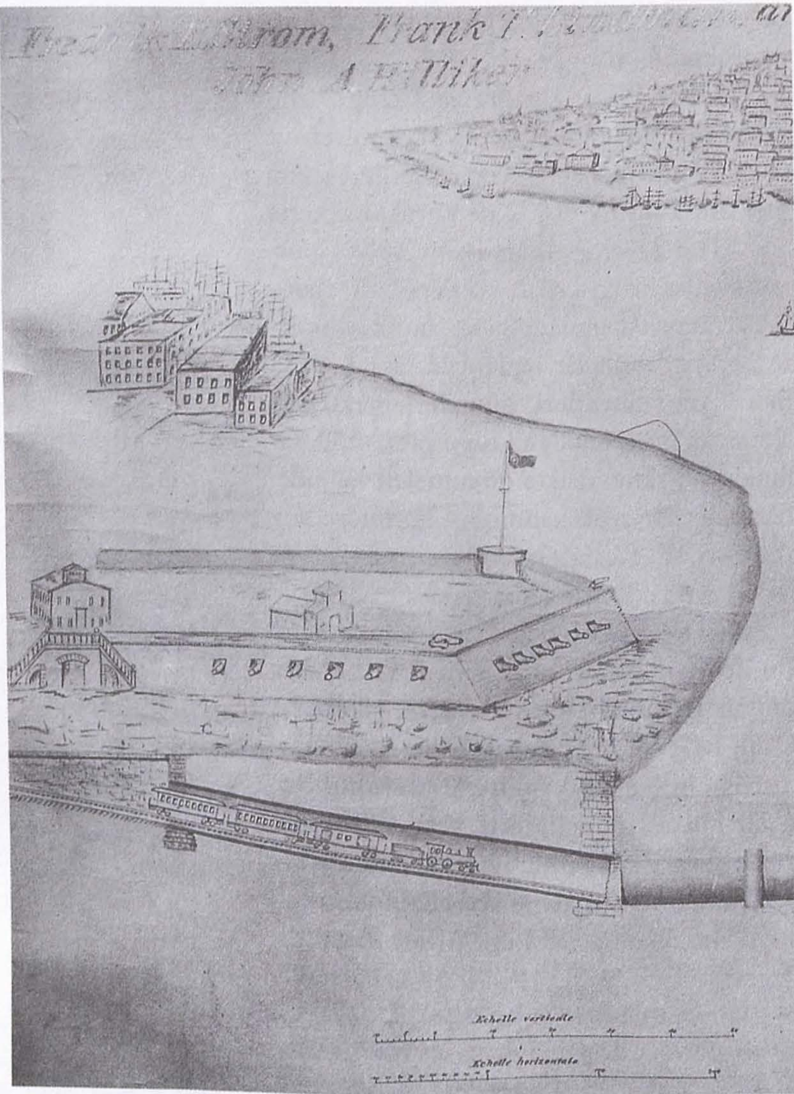
61 BBA, İrade, Meclis-i Mahsus, no. 1533; "Tünel İmtiyazı Hakkındaki Ferman-ı Âli", Ergin, age, 3:246

62 Oberling (1972), s. 220.

63 age, s. 222-25.

64 "Tünel Şirketi Mukavelenamesi" (1869), madde 9, Ergin, age, 3, s. 24.

65 Oberling, age, s. 228-36.



58) Strom, Lindman ve Hilliker'in Boğaz'ın altından geçecek metro projesi (1902). İstanbul ucu.

61,55 metrelik bir irtifa farkı vardı ve eğim yüzde 2 ile yüzde 15 arasında değişmekteydi. İki paralel hat üzerinde ikişer vagonluk iki tren çalışmaktaydı. Vagonlardan biri yolculara tahsis edilmiş ve iki mevkiye ayrılmıştı. Her iki mevkide kadın ve erkekler ayrı kompartmanlarda oturuyordu. İkinci vagon mal, hayvan ve hatta atlı araba nakliyesine ayrılmıştı.[66]

İstanbul Tüneli'nin açılışı kentte büyük bir olay oldu. Açılış töreni seçkin konukların Pera ile Galata arasında trenle gidip gelmeleriyle başladı. Bu esnada ikinci vagonda da orkestra bulunuyordu. *Levant Herald*'da okuduğumuza göre:

> Saat birden biraz sonra davetliler, Pera İstasyonunun iki yanında kurulan ve Pera'nın meşhur şekerlemecileri, Vallauri'lerin bizzat servis yaptığı mükemmel sofralarda şampanya ve diğer leziz şarapların refakat ettiği öğlen yemeğine (*dejeuner à la fourchette*) oturdular. Tatlıdan sonra, Genel Müdür Mr. Albert, "Zat-ı Şahaneleri Sultan Abdülaziz Han Hazretleri'nin" sağlığına kadeh kaldırdı. Mr. Albert, Sultan'ın uçsuz bucaksız imparatorluğunda saltanatının bidayetinden beri bu geniş toprakların saadet ve refahını düşünerek, memleketlerin zenginlik kaynağı olan yol ve demir yol inşaasına büyük önem verdiğini söyledi. Bu zihniyetin eseri olarak Zat-ı Şahaneleri, antik Bizans'ın sahillerini kavuşturan tünel inşaatı imtiyazına müsaade buyurmuştu. Buna ilaveten ümid edilirdi ki Tünel, Dersaadet'te birbiriyle iç içe yaşayan Şark ve Garp unsurlarını kaynaştırıcı bir tesir yaratacaktı. Mr. Albert'in nutkunu büyük bir tezahürat takib etti. Bando "Türk Milli Marşı"nı terennüm ederken, kumpanyanın temsilcisi Baron Foelckershamb, Zat-ı Şahane'nin en eski müttefiki "İngiltere Kraliçesi'nin afiyetine" kadehini kaldırdı. Temsilcisi olduğu şirket İngilizdi ve İngiliz müteşebbislerinin bu topraklarda nafia-ı umumiyeye faideli olacak bir işe giriştikleri için bu seçkin davetli zümresi bugün bir araya gelmişti. Mızıka "Tanrı Kraliçeyi Korusun" marşını çalmaya başladı. Baron Foelckershamb bir defa daha kalkarak, "Dersaadet'te temsil edilen bütün hükümranların sağlığına" kadehini kaldırdı. Hepsi de medeniyet ve terakki uğrunda müşterek bir gayret göstermişlerdi ve bu mühim günde bütün hazır bulunan mümtaz şahıslar amme menfaati hakkındaki hislerini ifade etmişlerdi. Böylesi teşebbüslerin Dersaadet'te yaşayan bütün milletler efradına hayırlı olacağına inancı tamdı.[67]

Bu ifadede projenin amaçlarını ve güç odaklarının ipuçlarını görmek mümkündür. Güç, İngiliz finans çevrelerinindi ve sözü edilen "amme menfaati" İstanbul'da yaşayan Avrupalıların menfaatleriydi. İstanbul'da yaşayan Avrupalılar bu "medeniyet ve terakki" unsuruna bayılıyorlardı. Karşılığında şirket, müşterilerini memnun etmeye çalıştı. 1875 yılının Şubat ayında vagonların pencerelerine cam takıldı ve Londra'dan getirilen lambalarla daha iyi ışıklandırma sağlandı. *La Turquie* gazetesinde yayınlanan bir başyazı ise iki istasyonda yeni güzelleştirme emarelerini alkışlıyordu: İstasyondaki afişleri, reklamları ve duyuruları sergilemek için kullanılacak

66 Oberling, age, s. 237.

67 *The Levant Herald*, 18 Ocak 1875. Oberling, age, içinde zikredildiği şekliyle.

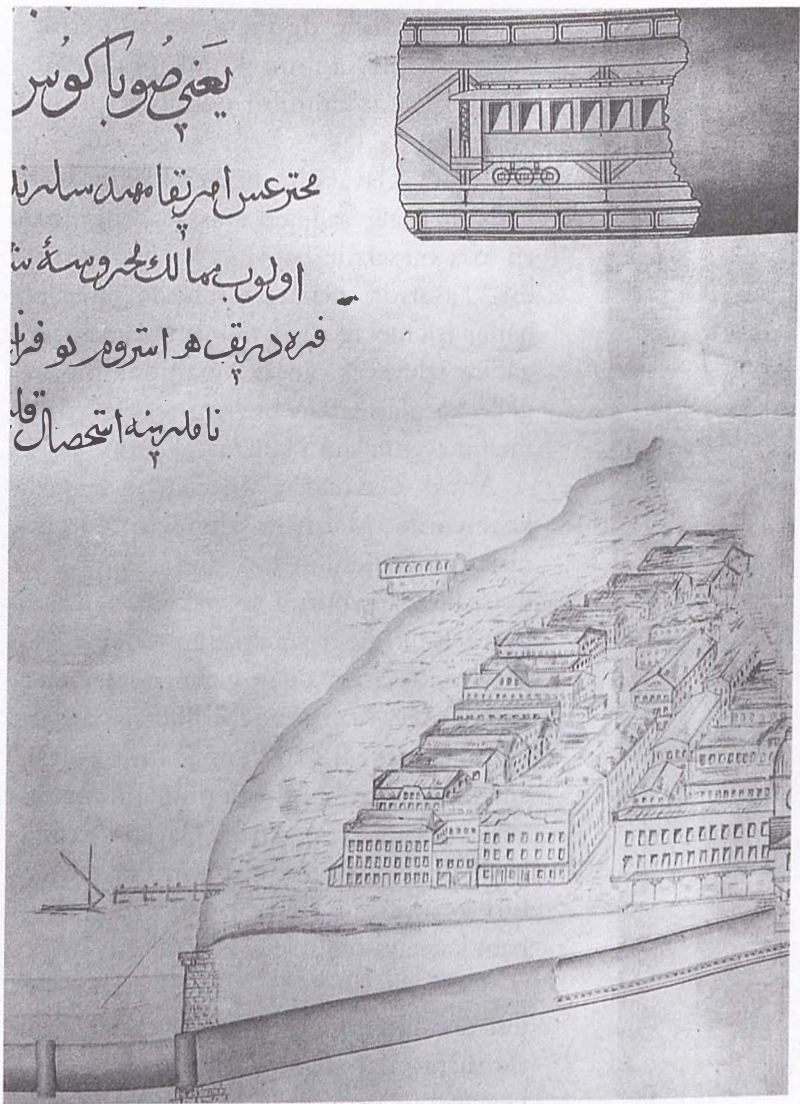
sehpalar istasyonları Avrupa standartlarına daha bir yaklaştırmıştı. Gazete, aynı amaca yönelik olarak, "Pera istasyonunda hoş bir büfe" açılmasını öneriyordu.[68]

1900 yılına gelindiğinde, yeni bir kontrat, Metropolitan Railway of Constantinople şirketini, hali hazırdaki istasyon binalarını yıkarak, yerlerine hükümet mühendislerinin onayını alacak plan ve cephelere göre inşa edilecek, yeni kâgir yapılar yapması yönünde teşvik ediyordu. Bu öneriler uyarınca Pera istasyonu 900 metre kareye oturacak, dört katlı, içinde dükkânlar barındıran, "muntazam" dış görünümlü bir bina olacaktı. Galata istasyonu ise 700 metre kareye oturan, üç katlı, sokak düzeyinde dükkânlar olan, aynı şekilde "muntazam" bir bina olacaktı.[69]

1904'te Metropolitan Railway'in imtiyazı, ilk imtiyazın bitiş tarihinden itibaren geçerli olarak, yetmiş beş yıl uzatıldı.[70] Böylelikle şirket, 1923'te Cumhuriyetin ilanından sonra tüm kamu taşımacılığı sistemlerinin millileştirilmesine kadar Galata ile Pera arasında ulaşımı sağladı.[71]

İstanbul Tüneli'nin başarısı birkaç başka tünel projesinin ortaya atılmasına yol açtı. Her ne kadar bu projeler gerçekleşmemişse de, İstanbul'un plancılarının 19. yüzyıl sonu ve 20. yüzyıl başındaki tasarımlarına ışık tutmaları bakımından kayda değerdirler.

İstanbul Tüneli'nin azimli girişimcisi Gavand, 1876'da Osmanlı hükümetine yeni bir proje sundu. Bu proje, İstanbul'u kuzeyden güneye katteden ve büyük bir kısmı yeraltında olacak bir demiryolu projesiydi. Marmara sahilinde Kumkapı'dan başlayacak olan demiryolu, yarımadayı yeraltından katederek, İstanbul terminalinin inşa edileceği Eminönü'nde yerüstüne çıkacaktı. Araçlar Haliç'i geçmek için yeni Galata Köprüsü'nü kullanacak, ancak Galata'ya geçer geçmez gene yeraltına ineceklerdi. Öngörülen plana göre, sistem Karaköy'den Ortaköy'e kadar sahile paralel gidecek, Karaköy, Tophane, Fındıklı, Dolmabalıçe, Beşiktaş ve Ortaköy'de istasyonlar olacaktı. Her ne kadar Gavand Boğaz sahilinde bir uzat-



59) Strom, Lindman ve Hilliker metro projesinin Üsküdar ucu.

68 *La Turquie*, 6 Şubat 1875 ve 16-17 Mayıs 1875.

69 "Tünel İmtiyazının Elli Sene Müddetle Temdidine Dair Mukavelename", maddeler 5, 7. Ergin, age, 3, s. 280-81.

70 "Tünel Şirketi İmtiyazının Yetmişbeş Sene Müddetle Temdidi Hakkındaki Ferman-ı Âli," Ergin, age, 3, s. 283 içinde.

71 İstanbul Tüneli yeraltı ulaşımının ilk örneklerinden biridir. İlk yeraltı taşıtı daha 1862'de kurulan Londra metrosuydu. 1863'te kurulan Lyon füniküllerini 1873'te Budapeşte, Viyana ve San Fransisco'da Clay Street metrosu izledi. Mühendis Gavand kendi ifadesine göre, Lyon füniküllerini örnek almıştı. Ancak, tümüyle yeraltında olan İstanbul Tüneli, Londra'dan sonra dünyanın ikinci metrosudur (Oberling, age, s. 220, not 72).

madan bahsetse de fazla ayrıntı vermemişti. Demiryolunun Kumkapı'dan Beşiktaş'a kadar tahmini uzunluğu 4.300 metreydi.[72]

Burada Gavand'ın başlıca katkısı Marmara ile Haliç sahilleri arasında doğrudan en kısa mesafede bağlantı kurma önerisidir. Tasarıda, Galata tarafında önerilen hatlar işlemekte olan tramvayların güzergâhını izleyecek, ancak yeraltında bir engelle karşılaşmadan hızlı ve trafiksiz işlemenin avantajlarını kullanacaklardı.

Ancak Gavand'ın önerisi bu kadarla kalmıyordu; Marmara sahilini setlerle genişletme projesinin yanı sıra, Boğaz'ı bir ihtimalle Sarayburnu ve Üsküdar arasında geçecek bir diğer yeraltı treni öneriyordu. Bu sayede Avrupa'dan gelen trenler doğrudan Asya yakasında yollarına devam edebileceklerdi.[73] "Yeni Şehir Projesi" adı yakıştırılan bu iddialı projenin ayrıntılarına girilmemişti. Ancak Gavand'ın kıtalar arası metro projesi şimdiye kadar hiçbiri gerçekleşmeyen birçok projenin ilham kaynağı oldu.

1838 ile 1908 arasında iki metro projesi daha gündeme geldi. 1890'da Eminönü'nü Kapalıçarşı'ya bağlayan, yani Gavand'ın projesinin bir kısmını kapsayan bir proje, imtiyaz isteğiyle birlikte Nafia Nezareti'ne sunuldu, ancak reddedildi.[74]

1902'de üç Amerikalı mühendis, Frederik E. Strom, Frank T. Lindman ve John A. Hilliker, Gavand'ın projesinin bir başka bölümünü tekrarlayarak, Sarayburnu ile Salacak arasında işleyecek bir metro projesi sundular. Bu tasarının başlıca
58 amacı Avrupa ile Asya arasında kesintisiz demiryolu bağlantısı kurmaktı.[75] Denizin
59 dibine on altı payandayla raptedilecek bir tüp geçidin içinden, ikisi yolcuya biri de eşyalara mahsus, üç vagonlu bir tren işleyecekti. Ancak, proje ayrıntılandırılmamış, istasyonların kesin yerleri bile tam olarak saptanmamıştı. Asya yakası için düşünülen anıtsal bir gar, tüp geçidin her iki ucuna da birer odak noktası koymaya niyet edildiğini gösterir. Hükümet bu projeyi tümüyle hayal ürünü olarak değerlendirmişti.[76]

Kuşkusuz, bu projelerin ardındaki amaç para kazanmaktı. Teknolojik alanda geri kalmış imparatorluk "terakki" ve "medeniyet" pazarlayan Batılı yatırımcılara eşsiz kâr imkânları sağlıyordu. Ancak Osmanlı hükümeti, belki de bu geniş kapsamlı ve karmaşık projelerin gerçekleşebilirliğine inanmadığından, çoğunu geri çevirdi. Her ne kadar uygulanmamışlarsa da bu projelerin çoğunun amacı, kentin dağınık parçalarının arasında ulaşımı kolaylaştırarak, İstanbul, Galata, Üsküdar ile Boğaz'ın Asya ve Avrupa yakalarındaki köylerinden oluşan bir büyük İstanbul yaratmaktı.

DEMİRYOLU

İstanbul'u Sofya'ya (Alexandropolis'e uzanan kol dahil olmak üzere) bağlayan ilk demiryolu 1874 yılında hizmete girdi. Demiryolunun izleyeceği güzergâh İstanbul'da tartışmalı bir konu olmuştu. Belçikalı banker Baron Hirsh'in sahibi olduğu şirketin projeleri uyarınca, demiryolu Marmara sahili boyunca ilerleyerek Topkapı Sarayı'nın bahçesinden geçecekti. Projeler saray görevlileri arasında hararetli tartışmalara yol açtı, ancak Sultan Abdülmecid yeni teknolojiden tam desteğini esirgemeyerek, "sırtından dahi geçse" demiryolunun İstanbul'a ulaşması gerektiğini savundu. Sarayın 1856'da Dolmabahçe'ye taşınması doğal olarak bu kararın alınmasında önemli rol oynamıştı. Demiryolu Marmara sahilinin mahallelerinden geçtikçe, banliyölerle kent merkezini bağlayan trenler kısa sürede çalışmaya başladı. 1875'te altı istasyon vardı: Sirkeci, Kumkapı, Yedikule, Bakırköy, Yeşilköy ve Kü-

72 Erinç (1968), s. 48.
73 age, s. 51.
74 *La Turquie*, 13 Kasım 1890.
75 İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi, no. 93295.
76 İlter (1973), s. 24.

çükçekmece.[77] 1896 tarihli bir haritada Samatya ve Yenikapı'da iki ilave istasyon görülmektedir. Böylelikle, Teodosios Surları'nın dışında kalan iki uzak banliyö, Bakırköy ve Yeşilköy de kent merkezine bağlanmış oluyordu.

1888'de İstanbul-Viyana hattı tamamlandığında Avrupalı bir gözlemci bu olayı oldukça karışık duygularla değerlendirmiştir:

> İstanbul ile Viyana arasındaki demiryolunun bitmesi... şehrin yabancı zihniyet ve teşebbüsler tarafından fethi olarak kabul edilebilir. [Bu gelişme] İstanbul'un Batı dünyası tarafından ilhakıdır. Günahlarıyla, sevaplarıyla yeni fikirler, yeni modalar hüküm sürecektir ve kusurları ve hoşluklarıyla eski Şark şehri geçmişin bir hülyası olarak kalacaktır.[78]

Aslında 1888'e gelindiğinde, kentin "yabancı zihniyet ve teşebbüs tarafından fethi" zaten tamamlanmıştı. İhmale uğramış olan İstanbul tarafında hâlâ, "Şark şehrinin kusurları ve hoşluklarını" tatmak mümkündü, ancak Haliç'in öte tarafında, Avrupa yaşam biçimini kabul eden bir kent imajı yaratılmıştı. Ayrıca, Haliç'in iki tarafında da Avrupalı girişimciler iktisadi hayatın neredeyse tümünü denetimlerinde tutuyorlardı. Avrupa'nın kalbine doğrudan bağlantı, iletişimi artırarak, zaten var olan Batılılaşma eğilimine sembolik bir ivme de kazandırmıştı.

Avrupa'nın büyük kentlerinde görülen, eski kent merkezi çevresinde bir dizi tren garının oluşması eğiliminin tersine, İstanbul'da, biri Avrupa diğeri Asya yakasında sadece iki istasyon kuruldu. Sirkeci Garı, diğer ulaşım ağlarının kesiştiği bir noktada bulunuyor, tramvay ve vapur ulaşımına hızlı bağlantı sağlıyordu. Sirkeci Garı'nın mimari üslubu, 19. yüzyıl İstanbul'unun kent imajında artık iyice yerleşen, Batı'yla yerli değerlerin arasındaki ikilemi simgeliyordu. Alman mimar Jachmund tarafından tasarımlanan ve 1887'de inşaatı tamamlanan gar binası, beaux-arts tasarım ilkelerini yeni tür bir "İslam" üslubuyla birleştiriyor, böylece yerel gelenekleri çağrıştıran bir çerçeveye modern teknolojiyi oturtuyordu (bkz. resim 106, 107).

Haydarpaşa-İzmit hattı 1873'te tamamlandıysa da Haydarpaşa Garı 1909 yılına kadar yapılmadı. Helmuth Cuno ve Otto Ritter isminde iki Alman tarafından tasarlanan gar binası, heybetli bir neoklasik üsluba sahipti. Avrupa yakasındaki gar, Avrupa'dan gelen yolcuları bir Şark havası içinde karşılarken, Asya yakasındaki gar Asya'dan gelen yolculara Avrupai yüzünü gösteriyor, böylece, Osmanlı başkentinin "Doğu'yla Batı'nın kesiştiği nokta olduğu romantizmi" vurgulanmış oluyordu.

1800'lü yılların sonlarına gelindiğinde artık İstanbul'da muhtelif kamu vasıtalarının kolayca ulaşılabilen noktalarda kesiştiğini ve aktarmaların zahmetsizce yapıldığını görürüz. Vapurlar Galata Köprüsü'nün İstanbul tarafından hareket ediyor, Eminönü, değişik ulaşım biçimlerini "harmanlayan" bir bölge olarak tren, vapur ve tramvayın birleştiği noktayı oluşturuyordu. Karaköy de benzer bir işlevi yerine getiriyordu: Tramvayın ana istasyonu ve Tünel'in alt istasyonu buradaydı. Bugün bu iki nokta kentin ulaşım odakları olmayı sürdürüyorlar.

19. yüzyılın orta ve sonlarında oluşturulan ulaşım ağları, 20. yüzyıl sistemlerinin çerçevesini oluşturdular. İstanbul'un başlıca ulaşım araçları olan vapurlar, trenler ve tünel yüz yıl öncesinde olduğu gibi bugün de hizmet vermeye devam ediyorlar. Ancak, atlı tramvayların yerini otobüsler aldı. 20. yüzyılın en büyük değişimi yüzyılın ilk on yılından sonra giderek gelişen otomobil oldu. Otomobil Osmanlı'ya daha erken, Abdülhamid döneminde takdim edilmiş, Grande Rue'de bir dükkânda sergilenen bir otomobil aylar boyunca bütün başkent halkının meraklı bakışlarının hedefi olmuştu. [79]

---

77 *La Turquie*, 11 Mart 1875.
78 Van Millingen (1906), s. 205.
79 Duhani (1947), s. 39.

5

BÜYÜK PROJELER

Tanzimat Fermanı'nın 1839'da ilanından, 1908'de II. Meşrutiyet'in ilanına kadar geçen yetmiş yıl içinde, İstanbul'a yönelik üç iddialı ve geniş kapsamlı kent tasarımı projesi hazırlandı. Bu projelerin amacı ulaşım ağını modernleştirmek ve Batı teknolojisi ile kültürünü esas alan bir kent imajı geliştirmekti. Her üç tasarı da yabancı mimar ve mühendislere ihale edildi.

Helmuth von Moltke'nin eseri olan 1839 tarihli ilk plan, Abdülmecid zamanında tamamlandı; Tanzimat heyecanının açtığı yoldan yürümekteydi. F. Arnodin ve Joseph Antoine Bouvard tarafından önerilen diğer iki proje ise Abdülhamid döneminde gündeme geldi. Dönemin başka birçok projesi gibi, bunlar da gerçekleşemeyen iddialı tasarımlardı. Her iki plan da imparatorluğun geçmişteki gücünü ön plana çıkarmayı ve bu gücü simgesel olarak başkentteki yeniden inşa projelerinde ifade etmeyi umuyordu.

BİR BÜTÜN OLARAK DÜŞÜNÜLEN KENT: VON MOLTKE PLANI

Tanzimat reformlarının anahtar kavramlarından biri olan merkeziyetçilik, daha 1839'da kent planlamasına yansımıştı. Peyderpey yapılmış olan kent ilk kez bir bütün olarak düşünülüyordu. Helmuth von Moltke, II. Mahmud tarafından İstanbul'un ayrıntılı bir haritasını çıkarmak ve sokak örüntüsünü düzeltecek bir plan yapmakla görevlendirildi. Her ne kadar bu plan henüz bulunamamışsa da, Von Moltke'nin haritası birkaç kez yayımlanmıştır. Ancak, Ergin'in yayımladığı 1839 tarihli bir belgede projenin ayrıntılı tarifi vardır.[1] Von Moltke'nin planının, salt sözlü olarak ifade edilmiş bir dizi kent tasarımı ilkelerinden ibaret olması mümkündür, çünkü bugüne dek bu plana ait herhangi bir kanıt ele geçmemiştir.

Von Moltke'nin başlıca amacı, İstanbul yarımadasının ticari ve idari işlerinin yürütüldüğü kalbiyle eski Bizans kapıları arasında geniş yollar açarak kesintisiz ve kolay bir ulaşım ağı geliştirmekti. Aynı zamanda, konut mimarisi, yangınları önlemek amacıyla aşamalı olarak ahşaptan kâgire dönüştürülecekti. Von Moltke beş ana arter öneriyordu. Birincisi, Topkapı Sarayı'nın dış kapısı olan Bab-ı Hümayun'u Aksaray'a bağlayacak, yani eski Divanyolu'nu (Bizans döneminin Mese'sini) izleyerek Beyazıt Meydanı'ndan geçecekti. İkinci yol Aksaray'ı Teodosios Surları üzerindeki Topkapı'ya bağlayacaktı. Beyazıt Meydanı'nı Fatih'e bağlayan üçüncü yol, Fatih Külliyesi'nde ikiye ayrılarak iki büyük Bizans kapısı olan Edirnekapı'ya ve Eğrikapı'ya ulaşacaktı. Dördüncü bağlantı ise Kadırga ve Yedikule arasında Marmara

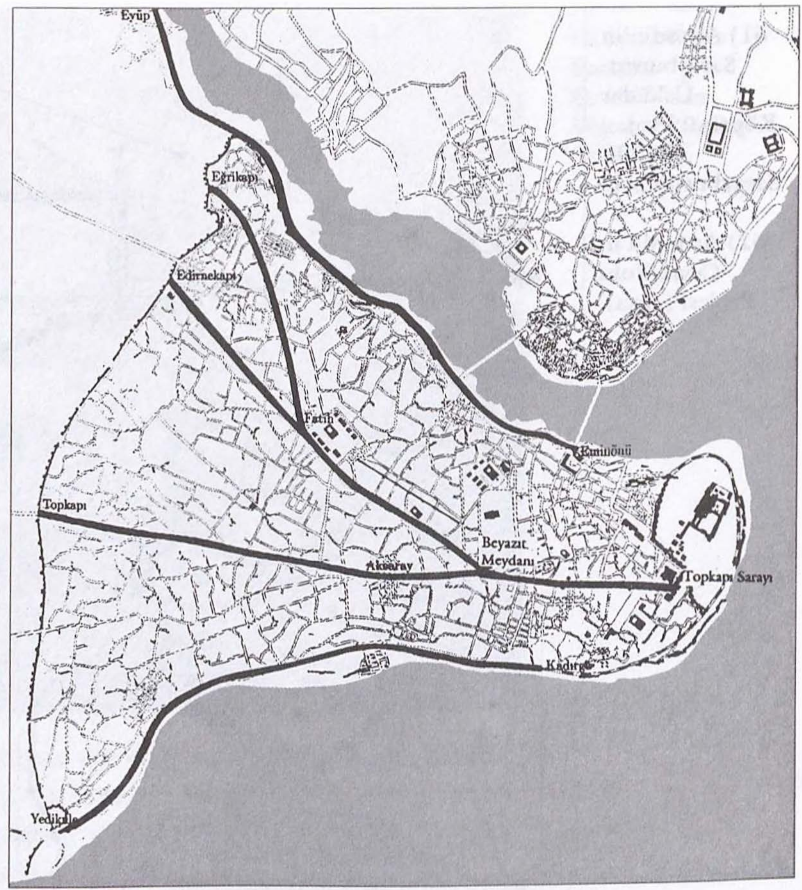
1 Ergin (1914-22), 1, s. 1340-1343; Ergin (1938), s. 28-30, ayrıca bkz. Üçüncü Bölüm.

sahilini izleyecekti. Son olarak beşinci yol, Eminönü'nde Yeni Cami önünden başlayarak, Haliç'e paralel gidecek ve kentin en önemli Müslüman ibadet merkezi olan Eyüp'te son bulacaktı.

Von Moltke'nin projesi kentin eski Bizans yollarını izlemekteydi. Gerçekten de Konstantinopolis'te forumları birbirine bağlayan ana cadde, yani Mese, Forum Tauri'de (Beyazıt Meydanı) ve Forum Bovis'de (Aksaray) ikiye ayrılarak Teodosios Surları'ndaki kapılara ulaşıyordu. Ayrıca, Von Moltke İstanbul yarımadası sahilinin iki yakasında, Haliç ve Marmara'da sahile paralel iki büyük yol önermiş, ancak Haliç ile Marmara kıyıları arasında doğu ve batı arterlerini birleştirecek bağlantıları öngörmemişti. Moltke'nin amacı sadece başlıca mahalle ve kapılara ulaşımı sağlamaktı.

Von Moltke'nin planında ana arterlerin öngörülen genişliği 15,20 metredir. Yolların her iki yanından üçer metrelik kaldırım payı düşüldükten sonra taşıt trafiğine kalan kısım 9,20 metre genişliğindeydi. Tüm diğer yolların, bulundukları mevki ve kent ulaşımındaki önemleri dikkate alınarak, 11,50, 9 veya 9,20 metre eninde olmaları öngörülüyor, çıkmaz sokaklar tümüyle ortadan kaldırılıyordu. Yolların iki tarafının ağaçlandırılması, cami ve diğer önemli anıtların önleri gibi "uygun" mekânlarda meydanlar açılması planda yer alıyordu.

Haliç'in iki yakasındaki sahil temizlenip yeniden düzenlenecekti. Bu bakımdan özellikle önemsenen iki şerit, İstanbul tarafında Sirkeci ile Unkapanı Köprüsü arası (bu tarihte Haliç'i geçen yegâne köprü Unkapanı Köprüsü'ydü); Galata tarafında ise Tophane ile Unkapanı Köprüsü'nün kuzey ucu arasıydı. Von Moltke'nin projesine göre ahşap rıhtımların yerine 15,20 metre genişliğinde taş rıhtımlar yapılacaktı. Diğer ana arterler gibi, bunların da iki tarafında ağaçlandırılmış üçer metre genişliğinde kaldırımlar bulunacaktı.



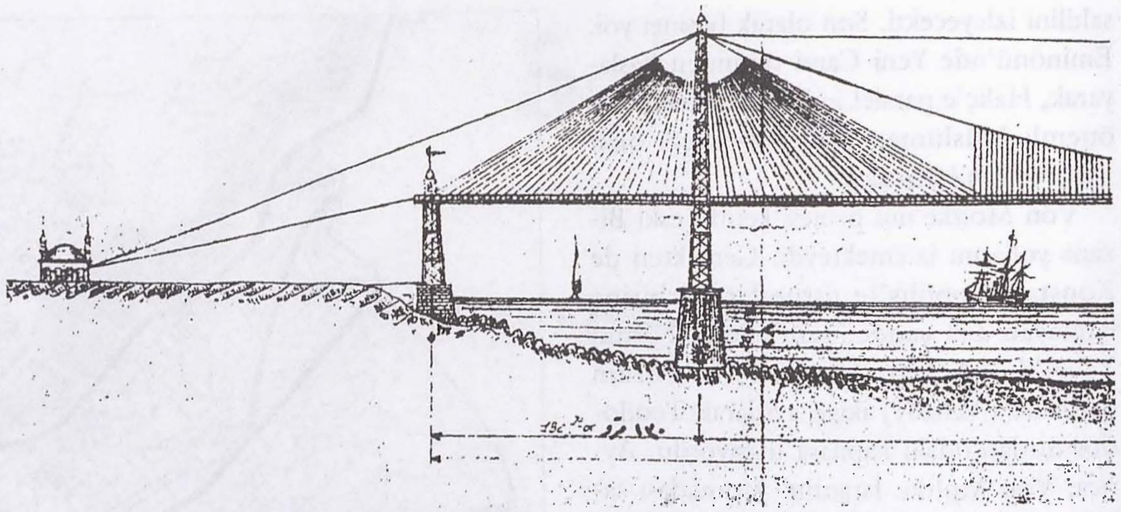
60) Von Moltke'nin Planı (1839).

Sokak planında düzenlilik bu planın getirdiği önemli kavramlardan biriydi. Sokak hattı, binaların sınırlarını kesin olarak belirleyecek, sokağa taşmalara izin verilmeyecekti. Yeni güzergâhların tayininde engel oluşturabilecek çeşme veya diğer kamu binaları uygun yerlere taşınacaktı. Ancak, camilere dokunulamazdı; yollar camilerin korunmasına yönelik olarak düzenleniyordu.

Von Moltke'nin tasarımları günümüzde bile kent plancılarını uğraştırmaya devam eden kentin fiziksel sorunlarının bir kısmına çözümler bulmaya yönelikti. Başlıca sorunlar şöyle sıralanabilirdi: Eski kentin yoğun yerleşim dokusu içinden doğrudan ve kolay ulaşımı sağlamak; sokakların ve rıhtımların düzenlenmesi; meydanlar oluşturulması; yapı malzemesinin ahşaptan kâgire dönüştürülmesi. Von Moltke İstanbul'un kent örüntüsünün giderek ağırlaşan sorunlarına pratik çözümler öneriyordu. Ancak, Moltke'nin planında imaj sorunu da önemli bir yer tutuyordu: İs-

61) Arnodin'in Sarayburnu-Üsküdar Köprüsü Projesi (1900). Sarayburnu ucu.

62) Arnodin'in Çevre Yolu Projesi (altta).





tanbul Tanzimat felsefesine uygun olarak bir Avrupa kentine dönüştürülmeliydi.

Bu projenin başlıca eksiği olan kuzey-güney ekseninde ana arterlerin bulunmayışı, bundan sonraki projelerde de görülecekti. Yeni arterlerin açılışında veya mevcut olanların genişletilmesinde Haliç ile Marmara sahilleri arasında bağlantı sağlanmasına pek önem verilmeyecekti. Bu çalışmanın dördüncü bölümünde de görüldüğü üzere, bu konu tramvay hatlarının tasarımında özellikle göze çarpacak, hatlar salt doğu-batı ekseninde oluşturulacak, kuzey-güney bağlantısının sağlanması göz ardı edilecekti.

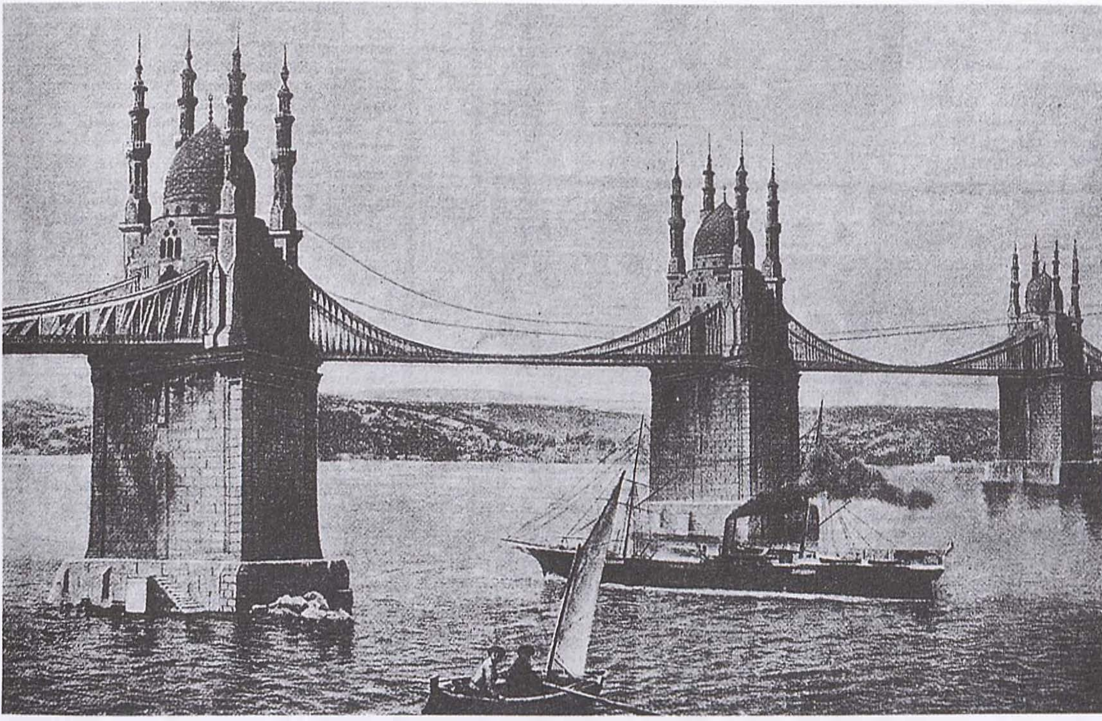
BİR METROPOL ALANIN TANIMLANMASI: ARNODİN'İN ÇEVRE YOLU

Osmanlı başkentine ulaşan ilk demiryolu 1873'te Boğaz'ın Asya yakasında tamamlandı. Haydarpaşa ile İzmit, yaklaşık 100 kilometrelik bir demiryolu ile birbirlerine bağlanırken Avrupa yakasında, İstanbul-Edirne hattı 1875'te tamamlandı. II. Abdülhamid döneminde, özellikle 1880'lerden sonra, yabancı imtiyaz sahipleri ve şirketlerin devreye sokulmasıyla, demiryolu inşaatında adeta bir patlama yaşanmıştı. Bu şirketlerden biri, Compagnie Internationale du Chemin de Fer de Bosphore, kentin çevresinde bir çevre yolu yaparak, Asya ile Avrupa yakalarını iki köprü ile birbirlerine bağlamayı önerdi. Projeyi hazırlayan Fransız mühendis Arnodin, 1900 yılının Mart ayında yazılı bir açıklamayla birlikte projeyi padişaha arzetti. Projede, yeni yolu gösteren bir harita 62
üzerinde köprüler belirtilmiş, ayrıca köprülerin çizimleri eklenmişti.[2]

Projenin başlıca amacı, Avrupa ile Asya arasında demiryolu bağlantısı sağlamaktı. Ancak, yaya ve araç trafiğinin de düzenlenmesi öngörülüyordu. Böylelikle bu proje, yeni bir demiryolu projesinin sınırının ötesine geçerek, kentsel, hatta neredeyse bölgesel bir tasarım haline dönüşüyordu.

Arnodin'in ilk köprüsü Üsküdar ile Sarayburnu'nu birleştirecekti. Haydarpaşa'da biten demiryolu, oradan Üsküdar'a uzatılacak, bu noktadan da köprünün üzerinden İstanbul-Edirne hattına bağlanacaktı. Arnodin'in çevre yolu önemli banliyöler haline gelmiş olan, Haydarpaşa-

2 BBA, Yıldız, Kısım 35, Evrak 2370, Zarf 43, Kutu 110.



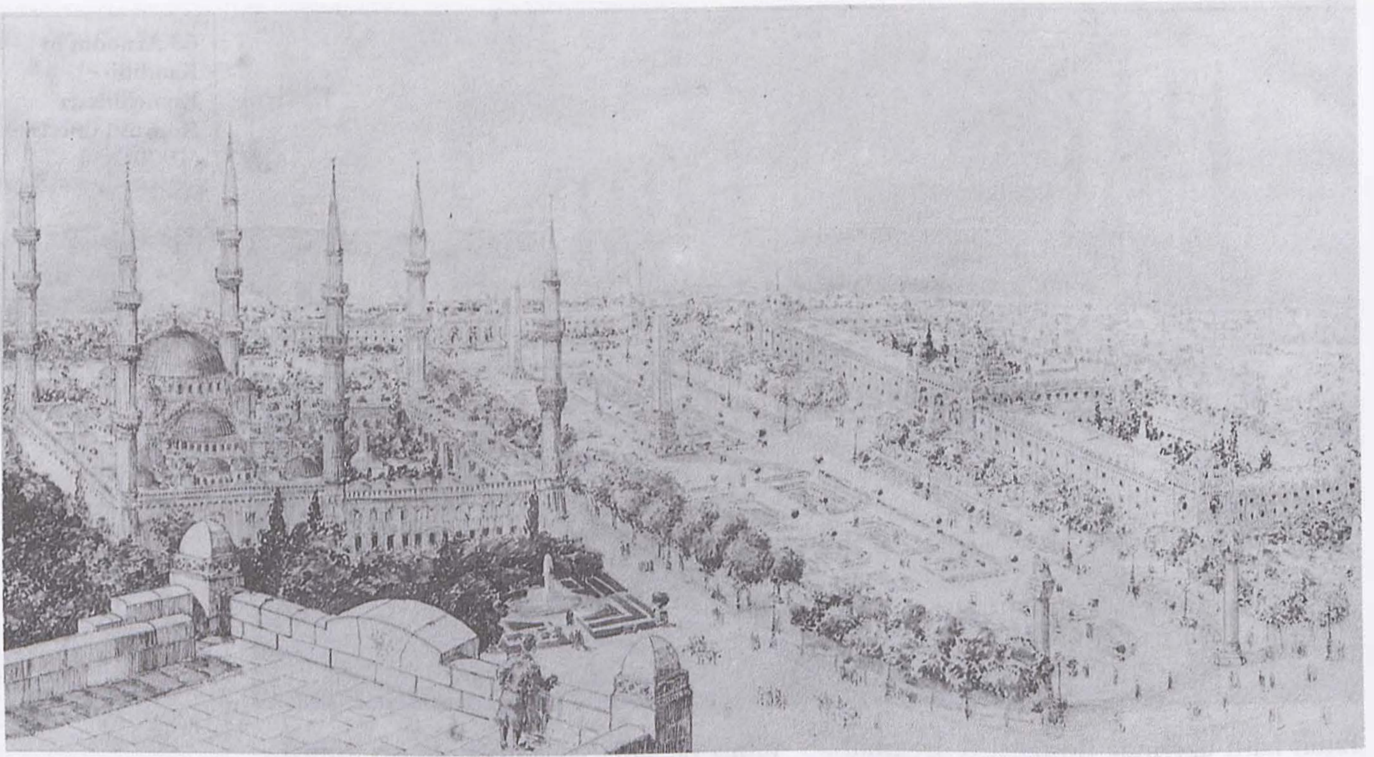
63 Arnodin'in Kandilli-Rumelihisarı Köprüsü önerisi (1900).

İzmit hattı üzerinde Bostancı ve İstanbul-Edirne hattı üzerinde Bakırköy semtlerini de, Kandilli-Rumelihisarı arasında yapılacak bir ikinci köprüyle birbirlerine bağlanıyordu. Böylelikle, İstanbul yarımadası, Galata, Üsküdar ve Boğaz köyleri gibi yoğun yerleşim bölgelerinin dışında, henüz gelişmemiş bir bölgeyi içeren, bir metropol kent alanı oluşturuluyordu. Kentin gelecekteki büyümesinin bu sınırlar dahilinde kalacağı düşünülmüş olmalıdır, fakat elli yıl içinde bu tahminlerin yanlış olduğu ortaya çıktı.[3]

Arnodin'in köprülerinin etkileyici boyutları ve alışılmışın dışındaki mimarileri, kentin siluetine çarpıcı yeni unsurlar ekleyecekti. Özellikle Sarayburnu ile Üsküdar arasındaki köprü, İstanbul'un girişinde heybetli bir kapı mahiyetinde olacaktı. Asma köprü biçiminde öngörülen bu yapı,
61 sahilden 130'ar metre açıkta ikişer ayak ve ortada bir ayak üzerine oturacaktı. Süslemeden nisbeten arındırılmış olan bu yapı, her şeyden önce bir mühendislik harikası olarak düşünülmüştü. Ancak, projede bazı yeni İslamcı motifler de yok değildi: Taşıyıcı ayakların tepelerine minik kubbeler yerleştirilmişti ve minareli camilere benzetilmiş yapılarla sağlamlaştırılmıştı. Minareler 16 metre yüksekliğinde olduğundan, yapılar gerçekten bir dizi küçük cami hissini veriyordu.

Mimari üslup bakımından ikinci köprü çok daha iddialıydı. Bu köprü de her biri ikişer ayaktan oluşan üç taşıyıcı elemanın taşıdığı bir asma köprüydü. Boğaz'ın giri-

3 Her ne kadar aynı derecede geliştirilmiş olmasa da, Arnodin'in projesi 19. yüzyıl sonlarının diğer iki önemli projesini hatırlatmaktadır: Otto Wagner'in 1893'teki yarışmayı kazanan Viyana projesi ve Arturo Soria y Mata'nın Madrid için hazırladığı proje. Bu iki projede egemen olan fikir ulaşım olmuş ve ikisinde de demiryolu ulaşımı gelişmenin anahtar öğesi olarak görülmüştür. Sınırsız gelişme ilkesini temel alan Wagner, Viyana çevresinde dört iç içe demiryolu kuşağı öngörmüş, Ringstrasse uygulaması bunların birincisi olmuştur. Bu kuşaklar birbirlerine radyal arterler ile bağlanacaktı (Schorske, 1981, s. 73.). Buna karşın Soria y Mata, Madrid'i çevreleyen elli beş kilometre uzunluğunda sadece bir kuşak düşünmüştür. Yolun iki tarafında Ciudad Lineal mahalleleri yer alacaktı (Collins, 1959, s. 43). Arnodin'in projesi, Viyana ve Madrid projeleri gibi demiryolu ulaşımı üzerine temellendiriliyor ve aynı temel fikre hizmet ediyordu: Geniş bir büyüme alanını belirleyen bir çevre yolu. Ancak, Arnodin'in projesinde eski kent ile çevreyolu arasındaki ulaşım ve yol boyunca yer alacak olan yerleşmelerin nasıl olacağı belirtilmiyordu.

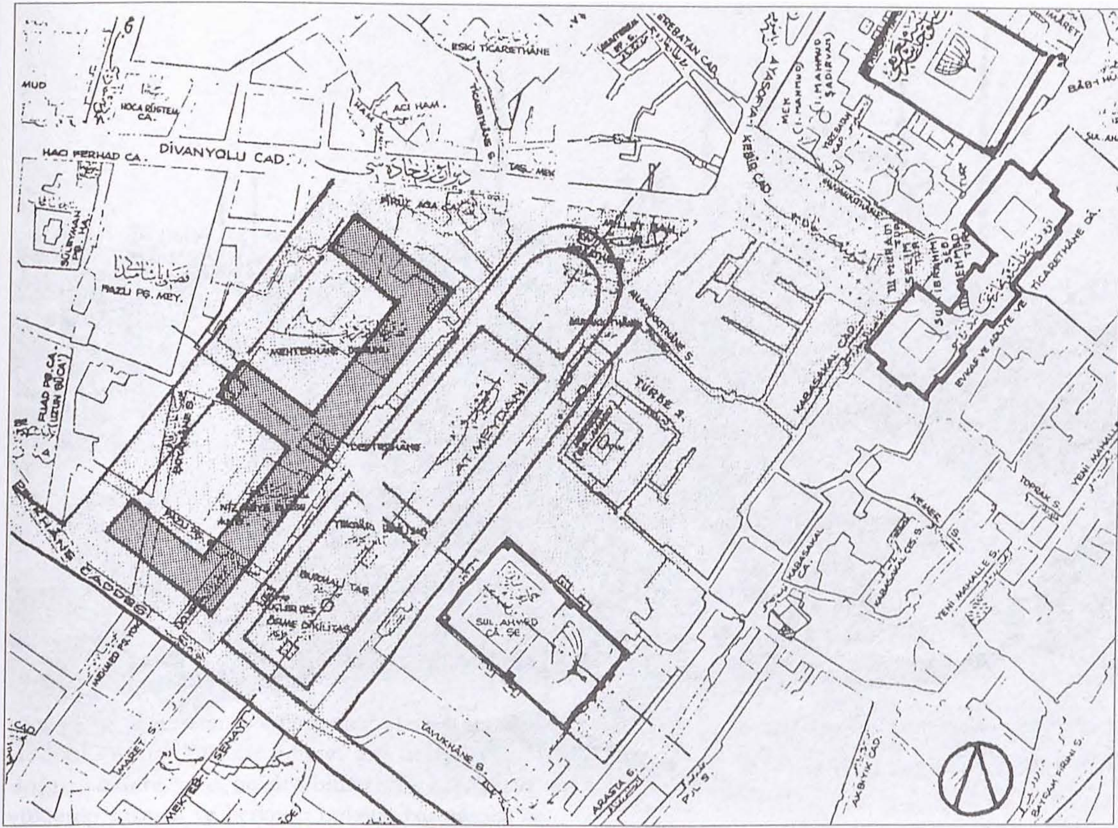


64) Bouvard'ın At Meydanı Projesi (1902).

şindeki nispeten işlevsel görünüşlü, çelik-demir karışımı köprüden farklı olarak, padişahın adını taşıyacak olan Hamidiye Köprüsü'nün çok daha romantik çağrışımları vardı. Bu köprünün taşıyıcı ayakları, köprü geçidi düzeyinde camilere dönüşüyordu.
63 Her camide merkezi bir kubbe ve dört minare vardı. Projeyle birlikte sunulan betimlemeye göre, köprünün mimarisi "Selçuklu" üslubu ve diğer İslami üsluplardan esinlenmişti: "Kubbeler İslam halifelerinin saraylarını hatırlatmaktadır ve Müslümanların halifesi olan Osmanlı sultanının dini ve siyasi iktidarını simgeler ve yüceltirler. Arap üslubunda, renkli tuğlalar, çiniler ve parlak metallerle bezenmişlerdir. 16. ve 17. yüzyıl kuzeybatı Afrika mimarisinin bütün güzelliğini gözler önüne sererler". Hamidiye Köprüsü özellikle geceleri daha da efsunlu bir havaya bürünecekti: "Binlerce elektrik lambası köprüyü ulvi bir ışıkla kapladığı zaman, Arap üslubundaki süslemeler bütün zerafetleriyle muhteşem biçimde ortaya çıkacak ve köprü bir bakanın bir daha gözünü ayıramayacağı, şehrin manzarasını tezyin eden baştan sona bir güzellik olarak görünecektir".[4]

Bu sihirli hava Arnodin'in yaratmak istediği etkinin ta kendisiydi. Mimarın başlıca kaygısı İslami mimari geleneğine sadık kalınmasıydı. Ancak, belki de mimarın İslam mimarisini tek tip ve farklılaşmamış bir bütün olarak görmesinden dolayı köprüde kullanılan motifler yerel değildi. Her ne kadar projedeki betimlemede köprü ayaklarına oturtulan camilerin Arnodin tarafından 16. ve 17. yüzyıl kuzeybatı Afrika mimarisi olarak tanımlanan "Selçuklu" üslubuyla yapılacağı ve süslemelerin "Arabi" tarzda olacağı söyleniyorsa da, projede yer alan çizimdeki camiler Kahire'deki geç devir Memlûk türbe mimarisi kopyasıdır. Köprü camilerindeki dörder minarenin konumu, bazı Osmanlı camilerinde görülen (örneğin Edirne Selimiye Camii) simetri anlayışına uygun olsa da, mimari üslup yine geç devir Memlûktu. Arnodin'in başlıca esin kaynağı, Napoléon Bonapart'ın Mısır seferi sırasında derlettiği, Memlûk mimarisine ait zengin çizimlerin yer aldığı *Description de l'Egypte*

4 BBA, Yıldız, Kısım 35, Evrak 2370, Zarf 43, Kutu 110.



65) Bouvard'ın At Meydanı için önerdiği projenin kent dokusuna oturtulmuş şekli.

(Paris, 1820-1826) adlı dev çalışma olmalıdır.

Her ne kadar Arnodin'in tasarımının mimari açıdan zaafları ortadaysa da, İstanbul için ilk kez öneriliyordu.[5] Belki de fikirlerinin yeniliğinden, ama daha büyük bir ihtimalle ekonomik nedenlerle, Arnodin'in projelerine çok olumlu bakılmadı. Bu konuda herhangi bir irade çıkmadı ve projenin uygulanması için herhangi bir girişimde bulunulmadı.[6]

BEAUX-ARTS PLANCILIĞI:
BOUVARD'IN BULVARLARI

20. yüzyılın başında, Amerika'da Güzel Şehir (*City Beautiful*) akımı Amerikan kentlerine yeni bir düzen ve birliktelik getirmeye çalıştığı sıralarda, İstanbul için de benzer bir proje hazırlandı. Projede imzası olan şahıs, Paris Belediyesi mimari bölümü genel müfettişi, beaux-arts eğitimli, Joseph Antoine Bouvard idi.[7] 19. yüzyılın başından beri Paris, Osmanlı elitinin gözünde Batı kültürü ve estetiğinin doruğu olarak görülüyordu. Bu nedenle Paris'in bu seçkin mimarının, sahip olduğu bilgi, yetenek ve incelikten dolayı İstanbul'un çağdışı kalmış kent imajını yenileyecek kişi olduğuna yürekten inanılıyordu.

Joseph Antoine Bouvard (1840-1920), 1900 yılında Jean Charles Adolphe Alphand'ın yerine genel müfettiş olarak atandı. Aynı zamanda, 1900 Paris Dünya Sergisi mimari bölümünün başına getirildi.[8] Bouvard'ın ünü büyük ölçüde dünya sergilerindeki çalışmalarından kaynaklanıyordu. Dikkatleri ilk kez 1878 Paris Dün-

5 Arnodin projelerine benzer çevre yolu projeleri çok daha geç tarihlerde, 20. yüzyılın ortalarında gerçekleşti, ancak üzerinde durulan ulaşım aracı daima otomobil oldu.

6 Mutluçağ (1968), s. 34.

7 Bu bölümdeki konulardan bir kısmı aşağıdaki yayında ele alınmıştır: "Bouvard's Boulevards: Beaux-Arts Planning in Istanbul", *Journal of the Society for Architectural Historians*, 43.4 (Aralık 1984) s. 341-355.

8 Osmanlı devletinin ilk Paris Sefiri, Mehmed Çelebi Efendi, 1727 tarihli seyahatnamesinde Paris'i göklere çıkarmıştır. Bu seyahatname Osmanlının Batılılaşması tarihinde en etkili referanslardan biri haline gelmiştir.



66) 1900 yılında Sultanahmet Camii'nin Ayasofya'dan görünüşü. Camiye bitişik bir mahalle, sağında Dikilitaş ve Örme Sütun görülüyor.

ya Sergisi sırasında, makina sergilemek için kurduğu Paris Şehri Pavyonu'yla çekmişti. İkinci şaheseri, 1889 Paris Sergisi'nde inşa ettiği, bütün Champs de Mars boyunca uzanan ve Seine nehrine doğru iki kanadı ve büyük kubbesi bulunan, devasa Sanayi Sarayı (Palais des Industries Diverses) idi. Çağdaşlarından birinin anlatımına göre, "Kubbenin güzel siluetine ve zarif çizgilerine sonsuz övgüler düzülmüştü".[9] Bouvard'ın bu binasının görkemli boyutları ve genel planı ile kubbelere olan saplantısı, İstanbul için sunacağı projede de sık sık görülecektir. Paris sergilerinde uygulanan mekân planlanması ilkeleri de Bouvard'ın İstanbul için hazırladığı projeleri epeyce etkilemişti.

Bouvard'ın ünü 1901 yılında Fransa'nın en yüksek şeref payesi olan Legion d'Honneur nişanını almasıyla doruğuna ulaştı.[10] Tam bu sırada Osmanlı hükümeti İstanbul için bir proje hazırlamasını Bouvard'a teklif etti. II. Abdülhamid'in Paris elçisi olan Salih Münir Paşa, bu seçimin bizzat müdahili olmuş ve daha sonra sultanın bu konudaki hissiyat, amaç ve mantığını kayda geçirmiştir. Büyükelçinin oldukça sık vuku bulan saray ziyaretlerinden birinde padişah ona bir kağıt parçası göstermiş ve şunları söylemişti:

Bu kâğıdı görüyor musun, işte bu beni dündenberi rahatsız ediyor, Avrupalı bir seyyahın İstanbul'a dair bir gazete ile neşrettiği uzun bir makalenin tercümesi, beyanatının bazıları yanlış ve haksız. Lakin bir takımı (Allah için diyelim) doğru. Meselâ Eminönü Meydanı ve Karaköy Meydanı ve Galata Köprüsü gibi seyyahların en evvel gözlerine çarpan yerlerin ve Avrupa'da Nice ve İtalya sahilleri gibi letafetiyle meşhur yerlerden daha güzel bir hale konulabilmesi mümkün olan Sarayburnu'ndan Yedikule'ye kadar sahildeki mahallelerin ve memleket dahilindeki sokakların temizlenmeyip, tamir edil-

9 Cuers (1900-1901), s. 242-244, 291, 298-304; Hautecoeur, (1957), 7:386, 394-95. Bouvard'ın diğer önemli binaları arasında Bourse de Travail (İş Borsası), Caserne de Louviers'i, (Louviers Kışlası) ve Canal de Saint-Martin'e yakın belediye arıtma fırınlarını saymak mümkündür. Ayrıca Bouvard kentte zaman zaman gerçekleştirilen temaşa ağırlıklı projelere de sık sık katılıyordu. İki önemli günde Paris Belediyesi önünde masal diyarını andıran düzenlemeler yapmıştı: biri Amiral Avvelean'ın 1893'de Paris'i ziyaretinde, diğeri ise 1896'da Rus Çar ve Çariçe'sinin Paris'i ziyaretlerinde.

10 Cuers, agc, s. 312.



67) 1900 yılında Harbiye Nezareti'ne doğru Beyazıt Meydanı'nın görünüşü.

meyip, tanzim ve imar edilmemesinden dolayı bizi şiddetli surette muahaza ediyor, mes'ul tutuyor, bu doğru sözlere karşı ne diyebiliriz? Ya kabahatları yüklenip susmalı ve herkesin tarizine baş eğmeli ve yahut payitahtımızı layiki üzere temizlemeli, süslemeli, mamur bir hale koymalıyız. Bu işi ancak sen kusursuz görebilirsin. Çünkü çok vakittenberi Avrupa'da yaşıyorsun, Avrupa'nın pek çok taraflarını dolaştın, süslü şehirleri ziyaret ettin, süslü şeylerden ve mühendislikten anlarsın, sana geniş salâhiyet ve nüfuz vereyim, git Fransa'da bu işlerden anlayışlı ve cidden ehliyetli adamları toplayıp buraya getir, benim nezaretim ve senin riyasetin altında senin intihap ve arz edeceğin memurlardan mürekkep bir komisyon yapalım ve işe başlayalım.[11]

Bunun üzerine Salih Münir Paşa Bouvard'la irtibat kurarak İstanbul için bir nazım plan geliştirmesini istedi. Paris'teki yükümlülükleri İstanbul'a gelmesini imkânsız kıldıysa da, Bouvard bu teklifi geri çevirmedi ve bir avan proje hazırlamak üzere İstanbul'un büyük boy fotoğraflarını sipariş etti. Her ne kadar Bouvard Osmanlı padişahı tarafından istihdam edildiyse de, sonunda Fransız hükümeti Bouvard'ın masraflarını karşıladı ve projeyi Osmanlı hükümetine resmi hediye olarak takdim etti.[12]

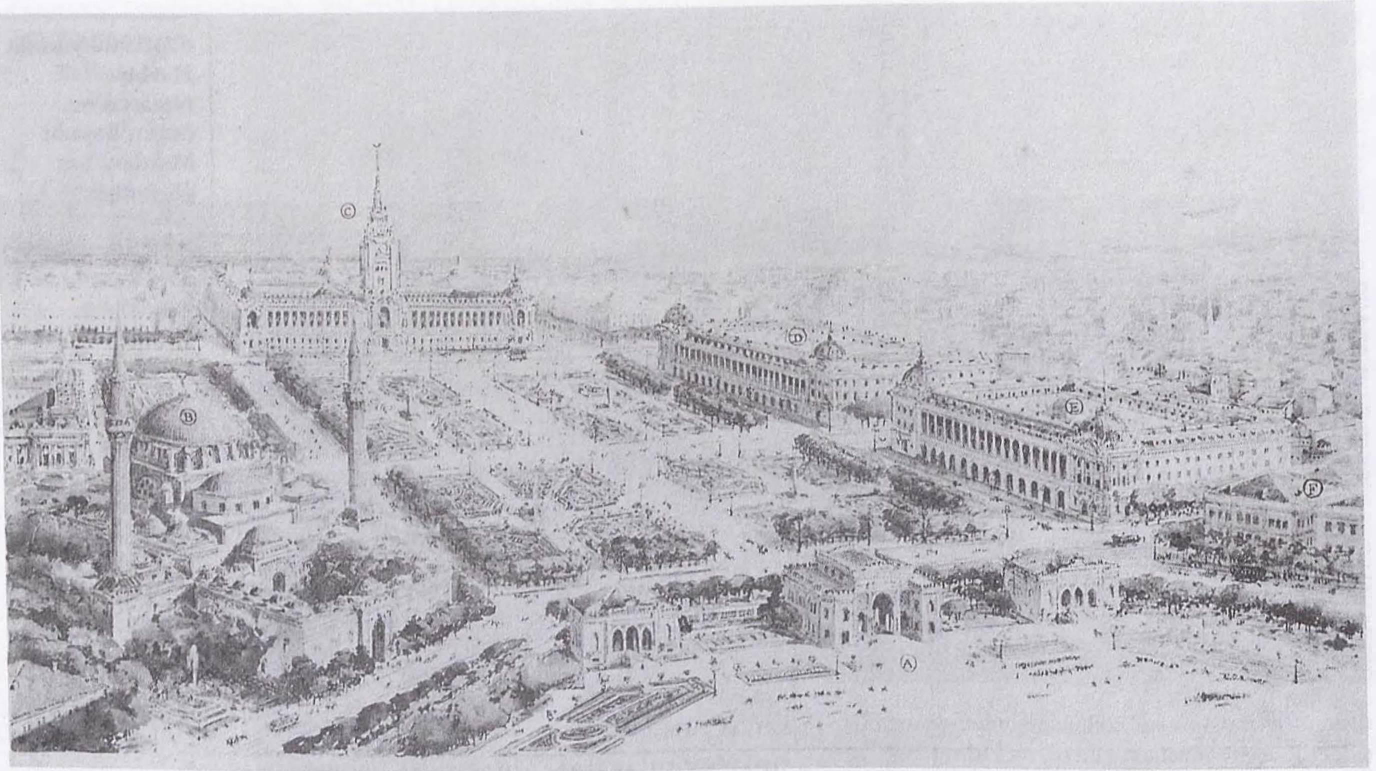
Bouvard'ın avan projesi İstanbul için tamamiyle yeni bir imaj öneriyordu. Fransız mimar İstanbul'un bazı muteber mekânlarında beaux-arts ilkelerini kent dokusuna uygulayarak, düzenlilik, simetri, anıtların meydana çıkarılması ve temaşa alanlarının açılması gibi uygulamalara gitti. Bouvard'ın İstanbul'da yeniden planlama alanı olarak seçtiği dört bölgenin (At Meydanı, Beyazıt Meydanı, Galata Köprüsü ve Yeni Cami Meydanı) çizimleri halen mevcuttur.[13]

İstanbul'un modernizasyonu projesi esnasında Bouvard, kent tasarımının bazı

11 Ergin (1938), s. 45-47.

12 age, s. 47.

13 İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi'nde aşağıdaki beş çizim bulunabilmiştir: "Nouveau Pont de Galata" (Yeni Galata Köprüsü), no. 90591; "Place de l'Hippodrom" (At Meydanı), no. 90592; "Place de Sultan Bayezid" (Beyazıt Meydanı), no. 90593, 90594; "Place de la Sultane Validé" (Valide Sultan Meydanı), no. 90595. Ancak bunlara ek olarak en azından iki çizim daha olması gerekmektedir. "Yeniköy'de Avusturya Sefarethanesi" katalogda no. 90596 olarak gösterilmesine rağmen bulunamamıştır. Ayrıca Ergin, Marmara sahilinde geniş caddelerin betimlediği bir çizimden söz etmektedir (Ergin, age, s. 46-47). Burada amaç, "Fransa ve İtalya sahil kentlerinin güzelliğini geçme" olabilir. Maalesef bu çizim de bulunamamıştır. İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi yeniden düzenlenmektedir ve umarız ki bu eserler gün ışığına çıkacaktır. Çizimler yaklaşık 70 x 100 cm ebadındadır.



68) Bouvard'ın Beyazıt Meydanı Projesi (1902). Güneye bakış. Bayezid Camii solda, Devlet Kütüphanesi ile Sanayi ve Ziraat Müzesi sağdadır. Üstteki kuleli bina Belediye Sarayı'dır.

temel ilkelerini göz ardı etti: Birincisi, belli başlı bir nâzım plan olmadığı için, çizimleri izlenimci eskizlerden öteye geçememiş ve yeniden düzenlenecek mekânlar arasında bağlantılar belirlenmemişti. İkinci olarak, kentin karmaşık topoğrafyası tamamen göz ardı edilmişti ki bu olağanüstü bir ihmaldir. Zira Bizans ve Osmanlı plancılarının on beş asır boyunca anıtların konumlandırılmasında topoğrafyayı hep gözetmişlerdi. Üçüncüsü, kentin kendine özgü yaşam dokusu hiçbir şekilde dikkate alınmamıştı. Bu konuda Bouvard'ın bakış açısı onu istihdam edenlerinki ile benzerdir: İstanbul'un yerli insanlarının sosyal ve kültürel değerleri önemli değildir. Önemli olan, modern, temiz ve süslü bir kentin yaratılmasıdır.

Hippodrom (At Meydanı)

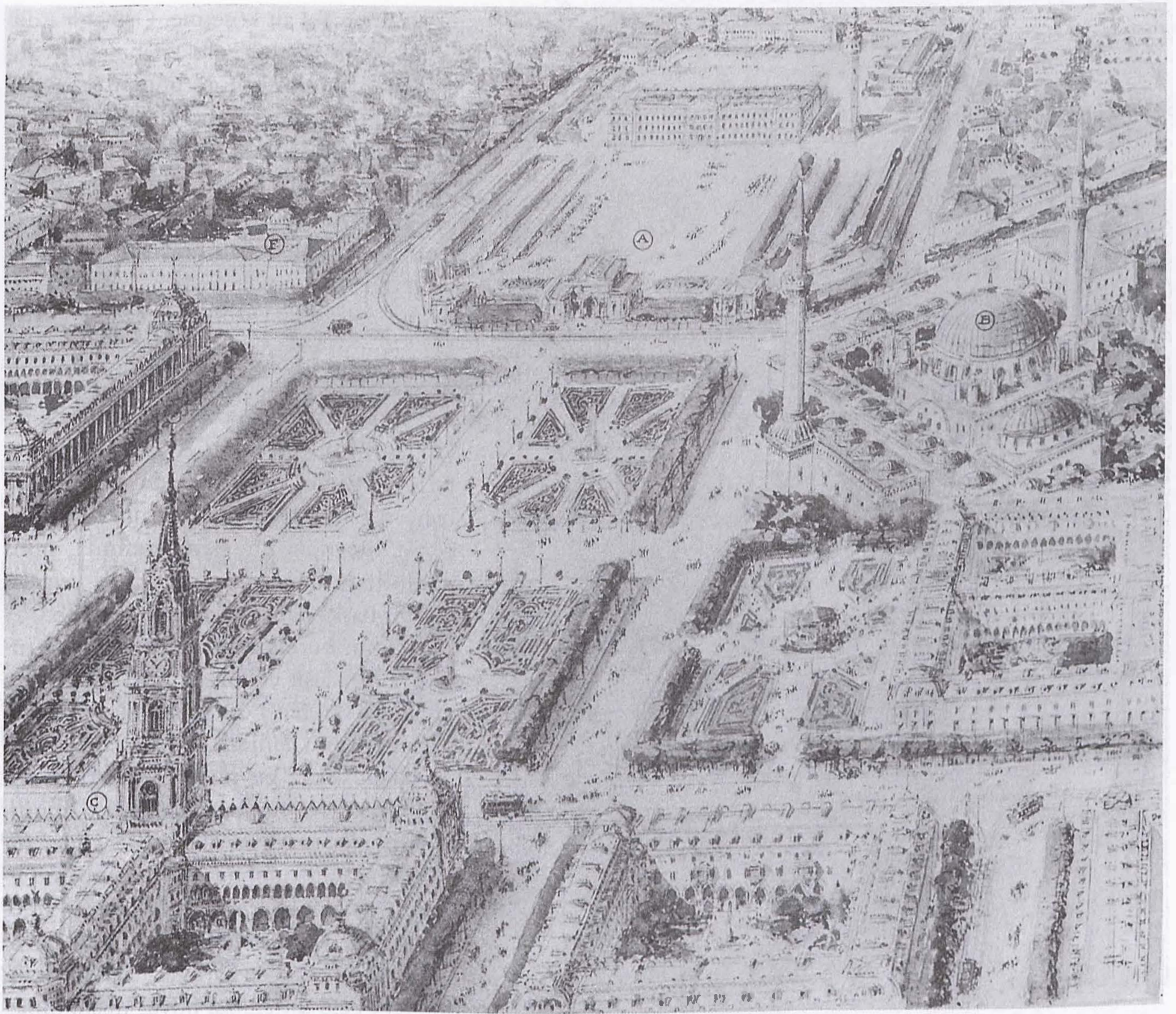
Osmanlı dönemi boyunca Bizans'ın Hippodrom'u (At Meydanı), törensel bir mekân olarak kullanılmadıysa da hep açık bir alan olarak kalmıştı.[14] İstanbul'da 19. yüzyılın ikinci yarısında yaygınlaşan eski çağ merakı sırasında At Meydanı çok ilgi çekmişti. 1856'da Yılanlı Sütun ve Dikilitaş'ın temellerinde kazılar yapan İngiliz arkeologları, At Meydanı'nın orijinal seviyesini tesbit ettiler.[15] Bundan sonra At Meydanı'ndaki büyük alanı düzenleme yönünde birkaç çaba görüldü, ancak pek başarılı olunamadı. 28 Ekim 1890'da *La Turquie gazetesi*, At Meydanı'nda bir umumi park tesis etmek ve parkın iki ucunda görkemli birer köşk yapmak projesinden bahsetti, ancak proje hiçbir zaman gerçekleşmedi. 1899'da Alman İmparatoru II. Kaiser Wilhelm kente bir çeşme (Alman Çeşmesi) bağışladı, bu çeşme meydanın kuzey ucuna yerleştirildi ve çevresi döşendi (bkz. resim 106).[16]

Bouvard'ın projesine göre At Meydanı
orijinal seviyesine indirilecekti. Tabanın- 64
dan, simetrik inşa edilecek birkaç merdi- 65

14 203 yılında İmparator Septimius Severus tarafından başlatılmış, 4. yüzyılda I. Constantinus tarafından biçimi değiştirilmiştir.

15 Bu iki anıt da İstanbul'a 4. yüzyılda getirilmiştir Kazı raporu için bkz. BBA, İrade, Dahiliye, no. 33429.

16 BBA, İrade, Şehremaneti, no, 1, Muharrem 1317.

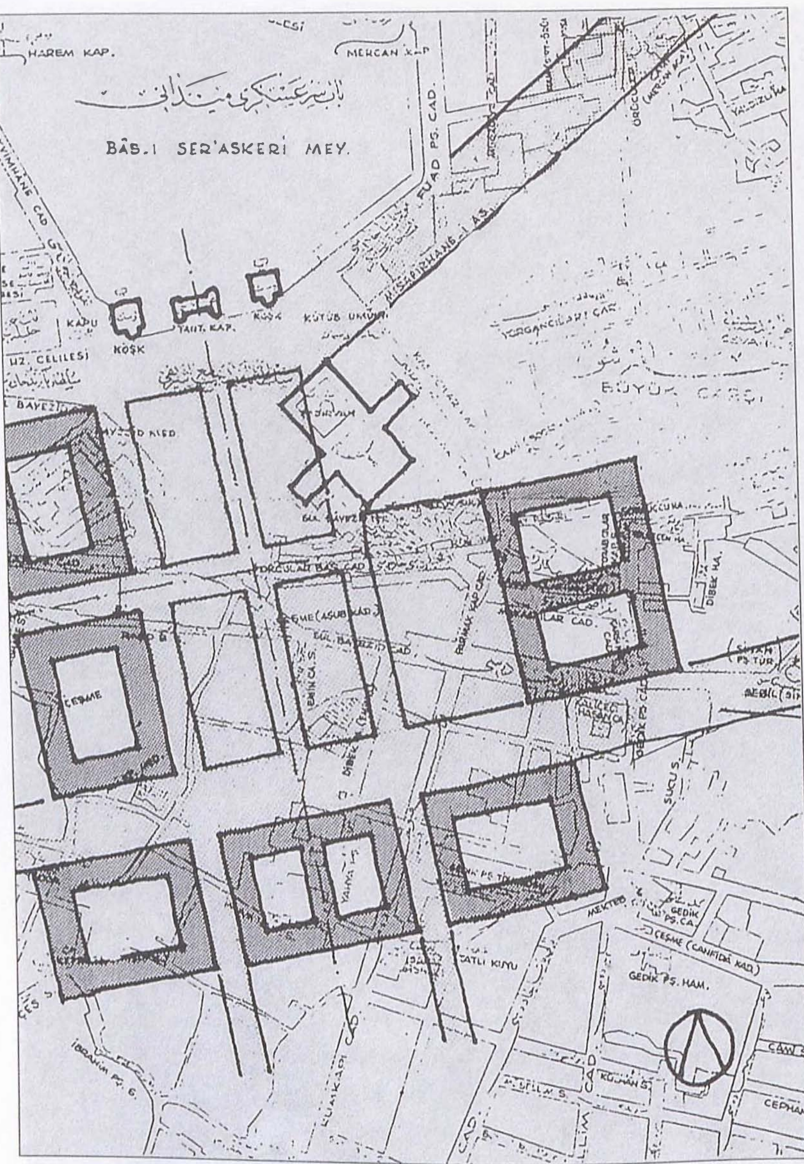


69) Bouvard'ın Beyazıt Meydanı projesi (1902). Kuzeyde Harbiye Nezareti'ne doğru görünüm.

venle cadde seviyesine ulaşılacaktı. Meydanın Divanyolu'na kavuşan kuzey ucunda, bir merdivenin iki tarafında yer alacak iki sütun arasından, meydana anıtsal bir giriş düşünülmüştü. Bu arada Kaiser Wilhelm'in çeşmesi göz ardı ediliyordu.

At Meydanı'nda bir park yapılması konusundaki 1890 tarihli teklif, Bouvard'ın tasarımında tekrar gündeme geliyordu. Budama ile biçim verilmiş bir peysaja sahip, köşe noktalarında ağaçlar bulunan bu simetrik Fransız bahçesi çeşmelerle tamamlanacaktı. Dikilitaş, Yılanlı Sütun ve Örme Sütun'un sıralandığı spina simetriyi sağlıyor ve meydana hafifçe Paris, hatta Concorde Meydanı havası veriyordu. Meydanın iki tarafında yükseltilmiş bir kaldırım boyunca ekilecek ağaçlar meydana zarif bir sınır çiziyordu.

At Meydanı çevresindeki imar edilmiş alanın düzenlenmesi çok daha karmaşık bir meseleydi, zira burada 1616 tarihinde inşa edilmiş Sultanahmet Külliyesi yer alıyordu ve hiçbir şekilde değiştirilemezdi. Gene de Bouvard büyük bir vurdumduymazlıkla Sultanahmet Külliyesi'nin medresesinin yıkılmasını, kuzeyde kalan bahçesinin ve bahçe duvarının yok edilmesini, böylelikle At Meydanı'nın uzun cephesini dik açıyla kesen hattın vurgulanmasını sağlamayı önerdi. Caminin avlusunda tipik bir küçük Fransız bahçesi ya-



70) Bouvard'ın Beyazıt Meydanı projesinin kent dokusu üzerine oturtulmuş şekli.

ratılacak, avlunun ortasındaki kubbeli çeşme, üstü açık heykelvari bir yapı ile değiştirilecekti.

At Meydanı'nın batısındaki 16. yüzyıl yapısı İbrahim Paşa Sarayı da yıkılacak ve yerine bir *"Préfecture de la Police"* (Polis Müdürlüğü) yapılacaktı. Bu dev bina At Meydanı'nı boydan boya kaplayacak, E harfi biçiminde, yaklaşık 480 metre uzunluğunda olacak, ölçek ve plan itibariyle Bouvard'ın Paris'deki şaheseri Sanayi Sarayı'na (Palais des Industries Diverses) benzeyecekti. Binanın batıya bakan, At Meydanı'na paralel, kuzey-güney ekseninde yeni açılacak bir caddeye nazır avlularında da bahçeler planlanmıştı.

Çizimin sol alt köşesine, Osmanlı Adliye Nezareti olması gereken binanın çatısından bu muhteşem görüntüyü seyreden bir adam resmedilmiştir.[17] Aslında Adliye binalarıyla Sultanahmet Camii arasındaki mesafe bu çizimde gösterilen mesafeden çok daha uzaktır; bu da bize mekânı yerinde görmeden fotoğraftan tasarımın yanlışlığı konusunda iyi fikir vermektedir. Aslına bakılırsa, 1868'de açılan Ayasofya Meydanı'nın güneyinde, caminin bahçe duvarlarına kadar uzanan bir mahalle mevcuttu. Bouvard, bu mahallenin de yı- 66
kılmasını, bu mekânın Ayasofya Meydanı'na katılmasını ve burada bir Fransız bahçesi oluşturulmasını önerdi.[18] Bu bahçe At Meydanı'nın batı tarafında, polis müdürlüğü binalarının kuzeyinde yer alacak bir başka bahçeyle simetrik olacaktı.

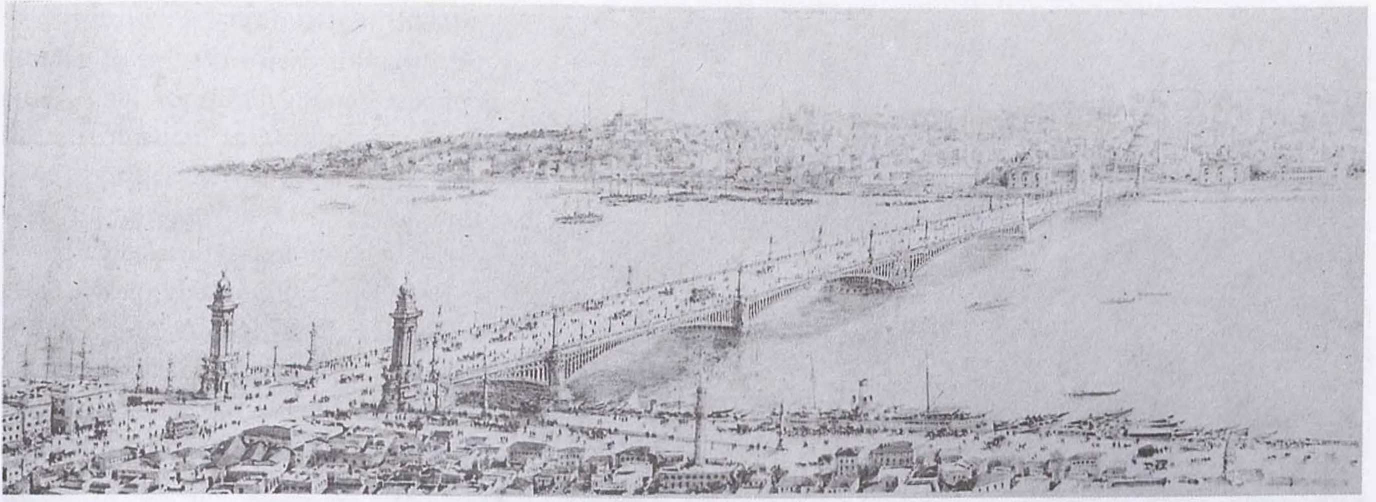
Bütün bu tasarımlarda topoğrafya tümüyle göz ardı edilmişti. At Meydanı'nın güneyindeki geniş cadde aslında gerçekleşemezdi, zira Sultanahmet Camii ve At Meydanı yapay bir platform üzerine inşa edilmişlerdi ve bu anıtların güney sınırından itibaren arazi meyilli idi. Bir diğer soru ise bu caddenin nereye çıkacağıydı. Ölçeğine bakılırsa bir ana arter olması gerekiyordu. Caddenin batı kısmı, yani Çemberlitaş'tan At Meydanı'na uzanan bölümü için belli bir anıtsal boyut düşünülmesi anlaşılabilirse de, kent dokusunda sahile doğru uzanmasını gerekli kılacak hiçbir çekici unsur yoktu.

Beyazıt Meydanı

Her ne kadar Bouvard At Meydanı projesinde, kentin 20. yüzyıl başlarındaki dokusunun ana hatlarına biraz uymuş ise de, Beyazıt Meydanı'na gelince farklı bir yaklaşım benimsemişti. Meydanın tarihsel

17 Fossati Biraderler tarafından 1846'da Darülfünun olarak tasarımlanan bu bina, aynı zamanda hükümetin bazı hizmet birimlerini de barındırıyordu (bkz. Altıncı Bölüm).

18 Bu proje daha sonra 1910'da gerçekleşmiştir (Ergin, 1914-22, c. 3, s. 1006).



71) Bouvard'ın Yeni Galata Köprüsü Projesi (1902).

olarak belirlenmiş şahsiyetini bir yana bırakıp sıfırdan başlamayı amaçlayan Bouvard, kente yüzyıllarca sahip olmadığı bir unsur kazandırmayı amaçlıyordu: Gerçek bir şehir merkezi.

Beyazıt Meydanı'nın girişinde, Bizans'ın Tauri Forumu'nun bulunduğu alan 1867'de kısmen düzenlenerek, Harbiye Nezareti'nin önünde anıtsal bir açık alan yaratmak istenmişti. Meydanın kuzey sınırını 19. yüzyılın başlarında yapılmış olan Harbiye Nezareti'nin yeni İslamcı
67 üslupta kapısı ve yan taraflarındaki iki köşk oluşturuyordu. Meydanın doğu ve batı sınırları ise 15. yüzyıl yapısı olan Sultan Bayezid Camii ve Medresesi tarafından yaklaşık olarak tayin ediliyordu.

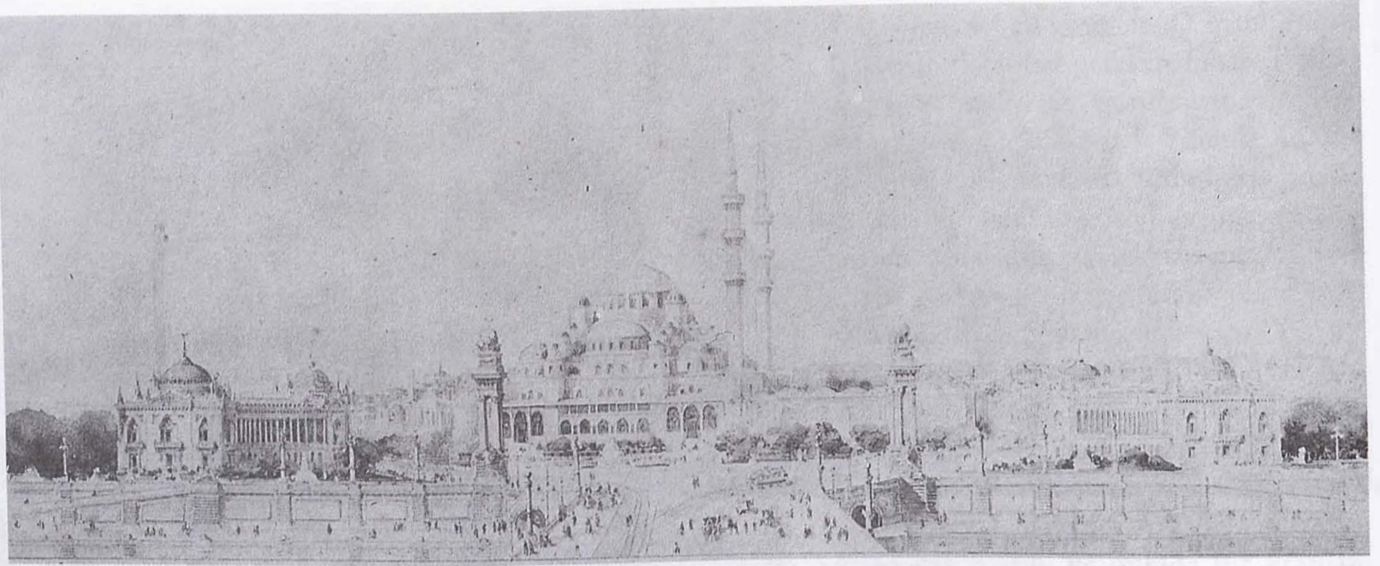
Bouvard var olan meydanın boyutlarını şişirerek büyük bir dikdörtgen yaratmayı ve Harbiye Nezareti'nin bulunduğu eksen
68 üzerine bir belediye sarayı binası (Hotel de Ville) oturtmayı tasarladı. Yeni meydan, kuzey-güney ve doğu-batı eksenle-
69 riyle merkez noktalarında bir örnek fiskiyeleri bulunan, dört kareye bölünecekti. Bu projenin ana unsuru olan Belediye Sarayı, devasa, kare merkez kulesiyle Bayezid Camii'nin narin minarelerini gölgede bırakacaktı.

Meydanın batısındaki Sultan Bayezid Medresesi yıkılacak, yerine avlulu ve kubbeli ikiz binalar inşa edilecekti. Bu iki bina, Sanayi ve Ziraat Müzesi (Musée Industriel et Agricole) ve Devlet Kütüphanesi (Bibliothèque Impériale), sırasıyla modernleşme ve terakkinin, eğitim ve kültürün simgeleri olacaktı. Bunlar Paris'te Jacques Gabriel'in Concorde Meydanı'ndaki ikiz binalarını (Garde-Meubles) çağrıştırıyordu. Dahası, sokak seviyesindeki revaklı galerileriyle Rue de Rivoli etkisi yaratılmak istenmişti.

Meydanın doğu kısmı bir sorun oluşturuyordu. Bayezid Camii Bouvard'ın projesinin eksenine oturmuyor, bütünselliğini bozuyordu. Bouvard caminin güney batıya bakan kapısını diagonal bir caddenin yönlendirici odak noktası olarak kullanmış, caminin gövdesini bol yeşillikle olabildiğince gizlemişti.

Meydanın güneydoğu ve güneybatı köşelerinde adı olmayan iki benzer bina vardı. Bunlar civardaki Bouvard binalarının üslubunun ana unsurlarını paylaşıyorlardı: Sokak seviyesinde revaklı mekânlar, ana cepheleri betimleyen iki katlı sütunlar, Mansard çatılar ve köşeleri vurgulayan kubbeler.

Bouvard'ın topoğrafyaya ve mevcut kent dokusuna karşı keyfi tutumu, iddialı projesini hayal olarak kalmaya mahkûm etti. Beyazıt bölgesi, çizimlerde gösterildiği gibi düz değildir. En yüksek noktası Harbiye Nezareti olan arazi, doğal bir eğimle, güneyde Marmara Denizi, kuzeyde Haliç'e doğru inmektedir. Aslında çok



72) Bouvard'ın Eminönü'nde Yeni Cami Meydanı Projesi (1902).

daha küçük olan Beyazıt Meydanı dahi, güney ve kuzey noktaları arasında hatırı sayılır bir eğime sahiptir. Arazinin eğimi hesaba katıldığı takdirde Bouvard'ın projesinin tutarlılığı bozulurdu.

Kentin mevcut dokusuna oturtuldu-
70 ğunda Bouvard'ın projesinin uygulanmasının imkânsızlığı daha da açıklıkla ortaya çıkmaktadır. Projenin boyutlarının ve eksenlerinin dayattığı şekliyle caminin batı kanadı ve avlusu kısmen yok edilecek, Sultan Bayezid'in türbesi ise tümüyle yıkılacaktı. Ayrıca Kapalıçarşı'nın kuzeydoğu ve güneydoğu köşeleri, yerlerini iki büyük yapıya terk edeceklerdi. Kapalıçarşı'nın geri kalanının düzenlenmesi Bouvard için bile iddialı bir iş olurdu.

Bouvard'ın caddeleri ve bulvarları ölçeklerindeki hatalarından daha da öte sorunlar yaratıyordu. Bayezid Camii'nin önünden verevlemesine geçen caddenin nereye uzandığı bilinmemektedir, zira çizimler yeniden tasarımlanan bölgenin ötesine geçmemektedir. Tasarımlanan meydanın güney ucundan geçen ana bulvarın konumu yanlıştı, çünkü At Meydanı ile Ayasofya'ya çıkan Divanyolu'nu kesiyordu. Aslında, burada Bouvard kendi projelerine ters düşerek, At Meydanı'nı Beyazıt'a bağlamamıştı. Öyle görünüyor ki güneye, Marmara'ya doğru uzanan sokak dokusu söz konusu olduğunda Bouvard gözlerini tümüyle kapamıştı. Önerdiği arterlerin yönlenişleri 1867'de yeniden düzenlenen sokak dokusunun ekseninden tam tamına otuz derece farklıydı.

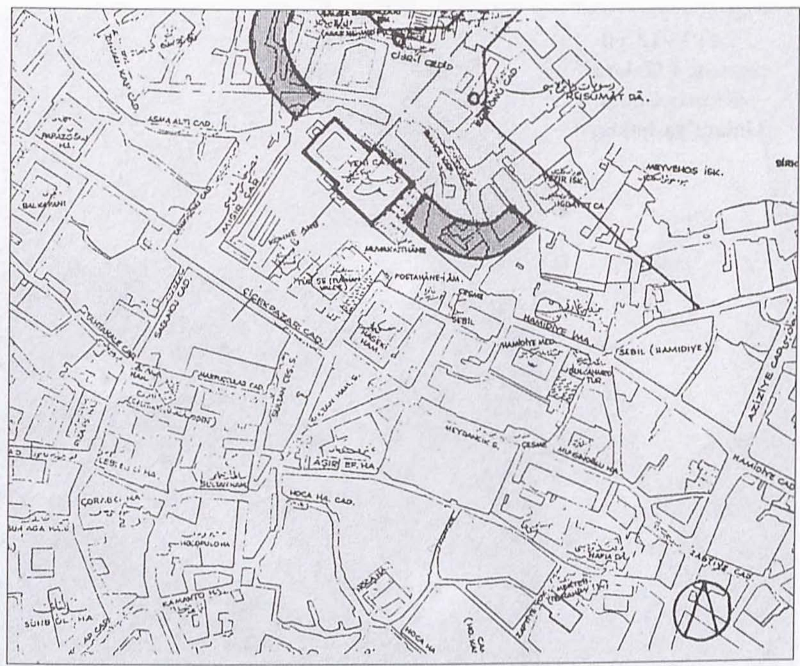
Galata Köprüsü ve Yeni Cami Meydanı

Yeni Galata Köprüsü projesinde Bouvard, 1900 Paris Dünya Sergisi için yapılan III. Alexandre Köprüsü'nden esinlenmişti. III. Alexandre Köprüsü Seine nehri üzerinden geçen metal bir yapıydı. Bu köprünün ayaklarındaki ve gövdesi üstündeki ağır süslemeler, metalden şamdan ve çelenkler, serginin genel havasına çok uygundu. Bu havaya uygun diğer iki bina ise Bouvard'ın baş denetleyici mimar olarak çalıştığı Grand Palais ile Petit Palais idi.

Galata Köprüsü'nü yenileme projesinde Bouvard, Paris'teki köprüde denediği
kemeri dört defa yinelemiş ve köprünün 71
iki ucuna da yarım kemerler eklemiştir. Boyu hariç, düşündüğü köprü her şeyiyle Alexandre Köprüsü'nü andırıyordu. Köprünün her iki ucunda yer alacak ayakların biçimi yine aynı olacak, ancak tepelerine hilaller yerleştirilmiş ufak kubbeler oturtularak Şark havası verilecekti. Şamdanlar ve demir çelenkler Paris köprüsünden aynen kopyaydılar. Hatta köprü lambalarının biçimi ve yerleşimi dahi III. Alexandre Köprüsü'nü hatırlatıyordu.

Bouvard'ın İstanbul için düşündüğü Galata Köprüsü projesi görkemli bir yapıydı. Eski köprünün mimari açıdan fazla iddialı olmayan tasarımına karşın, Bouvard'ın projesi herhangi bir Batılı seyyahın veya Batılılaşmış bir Osmanlı elitinin kolaylıkla modern mimarinin en seçkin örneği olarak görebileceği bir yapı öneriyordu. Bouvard mükemmel çizim tekniğini, tasarımına abartılı bir haşmet havası vermeye hasretti. Çizimindeki Haliç gerçek Haliç'ten daha geniş, köprüsü de bu nedenle daha uzun görünüyordu. Sahildeki gezinti yolları yapının anıtsal boyutlarını vurgularken, aynı zamanda Seine nehri kıyılarını çağrıştırıyordu.

Nasıl ki, Napoléon Bonaparte'ın anıt mezarı olan Hotel des Invalides, III. Alexandre Köprüsü'nün odak noktası ise, Bouvard müstakbel köprünün güney ucun-
72 daki Yeni Cami'yi (1603) aynı amaçla kul-
73 lanmayı tasarlıyordu. Köprünün güney ucu Bizans zamanından beri canlı bir rıhtım olmuştu ve yoğun bir deniz trafiğine sahipti. Bouvard sahilleri açmayı ve Yeni Cami'nin önünde geniş bir meydan yaratmayı önerdi. Bu meydanın sınırları, camiyi çerçeveleyen iki çeyrek daireden oluşacaktı. Proje bu iki yapısıyla Mimar Davioud'nun 1878 Paris Dünya Fuarı için yaptığı Trocadéro Sarayı'nı andırmaktaydı. İki binanın Haliç'e bakan üç bölümlü ve kubbeli uç cepheleri, revaklı kavisleri olacaktı. Ancak, İstanbul'daki ölçek daha küçüktü, ikiz binalar Paris'teki uygulamanın aksine bağımsız binalardı ve kubbeleri İstanbul'un camilerinden esinlenmişti. Bu projede Yeni Cami'nin kubbesi yeni Galata Köprüsü'yle kavramsal uyum içindeydi ve III. Alexandre Köprüsü'nün görünüm hattının ucundaki Invalides ile aynı işlevi görmekteydi. Caminin kubbesi de Trocadéro Sarayı'nın kubbesini hatırlatıyordu (bkz. resim 117). Ancak cami Bouvard'ın projesindeki simetri anlayışının hakkını veremiyordu. Minareleri her ne kadar Trocadéro'nun kulelerine benzese de simetrik



73) **Bouvard'ın Yeni Cami Meydanı projesinin kent dokusuna oturtulmuş şekli.**

olarak köprüye bakmıyorlardı. Batıda kalan cami avlusu da simetriyi bozuyordu. Bouvard, köprünün iki taşıyıcı ayağını köprünün uçlarına koyarak bu kusuru gidermeye çalıştı.

Haliç'in iki yakasını bağlayan köprü kentin en işlek noktalarından biriydi. Bouvard'ın önerdiği projeden birkaç yıl önce De Amicis, köprünün üzerindeki manzarayı şöyle tasvir ediyordu:

> Burada durarak bir çeyrek saat zarfında bütün İstanbul'un önünüzden geçtiğini görebilirsiniz.... Ahali büyük bir renk dalgası halinde geçip gider ve her grup değişik milliyetleri yansıtır. Kılıklarda en abartılı tezatları hayal ediniz, her tip ve sosyal sınıfı, ama gene de en müthiş rüyalarınız bile gerçeğin yanında silik kalacaktır; on dakika zarfında, birkaç adım içinde, şimdiye değin tahayyül dahi edemeyeceğiniz bir ırk ve kıyafet çeşnisi ile karşılaşırsınız.[19]

Burada De Amicis gelip gidenlerin bir listesini vermektedir: Türk hamallar, tahterevana binmiş bir Ermeni hanımı, Bedeviler, Rumlar, külahlı ve deve kılı harmanisiyle bir derviş, maiyetiyle bir Avrupalı sefir, siyah astragan kalpaklarıyla İranlı askerler, yanları açık uzun sarı elbisesiyle bir Yahudi, sırtında çocuğuyla bir çin-

19 De Amicis (1896), 1, s. 45-46.

74) 1913 yılı civarında Galata Köprüsünden Galata'ya bakış.



gene, bir Katolik papazı, çiçeklerle süslenmiş bir arabada morlara ve yeşillere bürünmüş hanımlar, bir Pera hastahanesinden bir rahibe, maymun taşıyan Afrikalı bir köle ve son olarak falcı kılığında bir meddah.[20] Konuyu özetlerken De Amicis şu ifadeye yer verir: "Her an değişen ve gözün izlemekte güçlük çektiği bir mozaikle karşı karşıyasınız, sihirli bir dürbünün içinde bir görülüp bir kaybolan bir ırk, kıyafet ve din bileşimi".[21] Bouvard'ın köprüsünün bu eski çevrede rahat eden bu renkli güruha yeterli olabileceği şüpheliydi. Yukarıda tasvir edilen keşmekeş herhalde Bouvard'ın çizimlerinde görülen düzenli, şık Paris atmosferiyle müthiş bir tezat oluştururdu. 74

Bouvard'ın avan projesi aslında bir biçim egzersiziydi. Herhangi bir ön çalışmanın ürünü değildi, hatta bazı binaların tam olarak ne işlev göreceği dahi çizimlerde belirsiz bırakılmıştı. Mahalli kültür ve yerleşik hayat biçimleri tamamiyle göz ardı edilmişti. Devasa, boş ve çıplak açık alanların ortaya çıkması ihtimali, görünüşe göre beaux-arts meydanlarını kentin labirentvari dokusuna oturtan Bouvard'ı hiç rahatsız etmemişti. Kentin mimari mirası

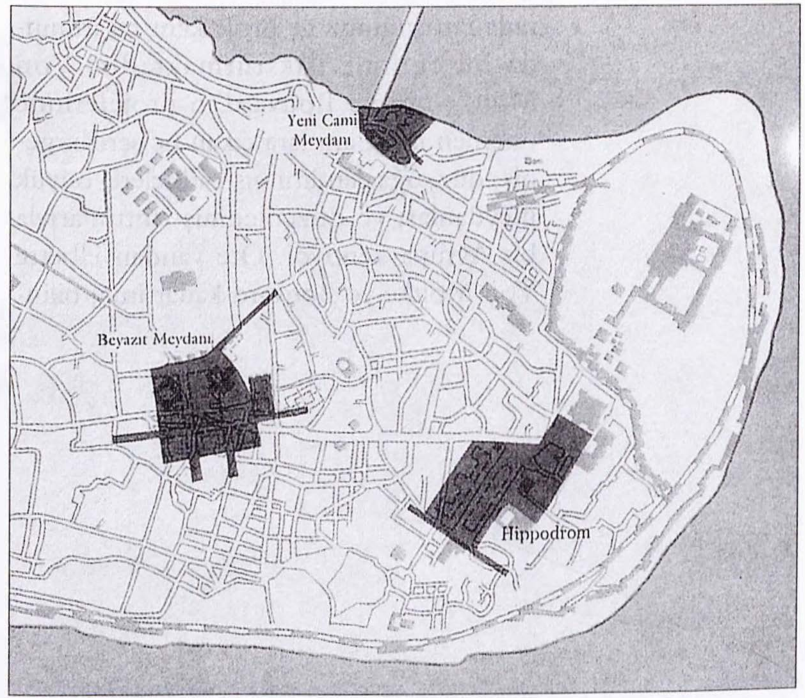
20 age, 1, s. 46-47.
21 age, 1, s. 48.

"soyutla ve koru" mantığına göre ele alınmış, anıtları birbirlerine bağlayan kent dokusuna hiç önem verilmemişti. Oysa, anıtların kent dokusuyla irtibatlandırılması, Camillo Sitte'nin ilk baskısı 1889'da yapılan *The Art of Building* (Yapı Sanatı) ve Charles Bulls'un 1893'te yayımlanan *Esthétique des Villes* (Kent Estetiği) adlı eserlerinden sonra Avrupa'da belli ölçülerde kabul görmüştü. Bouvard'ın projesinde topoğrafya ve mevcut arterler hesaba katılmadığından proje bir ütopyadan öteye gidemezdi. Son olarak, kendi başlarına yeniden tasarımlanan bölgelerin de birbirleriyle irtibatı sağlanmamıştı. Çizimlerde
75 göz kamaştıran Parisvari bulvarlar hiçbir yere ulaşmıyordu.

Bu denli soyut kalmasına karşın, Bouvard'ın avan projesi Osmanlı yüksek bürokrasisi tarafından alkışlandı ve gerçekleşmesi için ödenek ayrılmasına dair irade-i seniyye çıktı.[22] Ancak, bu dönemdeki birçok büyük proje gibi bu proje de terk edilmek zorundaydı. İmparatorluğun kıt kaynakları Bouvard'ın cömertçe çıkardığı masrafları karşılayamazdı.

Padişah ve maiyetinin Bouvard'ın projelerindeki İstanbul'u beğenmelerinde şaşılacak bir yön yoktu. Zira Bouvard'ın çizimlerinde, harap ve düzensiz Şarklı İstanbul gitmiş, yerine Paris'in sükûnet içinde, kendine güvenli havasına sahip bir İstanbul gelmişti. Bu imajın Batılılaşmış Osmanlı elitine ve kentte yaşayan ya da kenti ziyaret eden Avrupalılara hitap etmesi çok doğaldı. Ancak yukarıdan dayatılan ve değişik kültürel değerlere dayanan bu projenin, yüzyıllardır kendi ihtiyaçları doğrultusunda belirlenmiş doğal çevrelerinde yaşayan yerli halk tarafından kabul görmesi pek mümkün değildi.

Von Moltke, Arnodin ve Bouvard'ın projeleri, 1838 ile 1908 arasında Osmanlı başkentindeki başlıca kent planlaması temalarını özetlemektedirler. Ancak, üçüncü ve dördüncü bölümlerde ele aldığımız küçük ölçekli uygulamaların tersine



75) Bouvard'ın At Meydanı, Beyazıt Meydanı, ve Yeni Cami Meydanı projelerinin birbirleriyle ilişkisini gösteren kroki.

daha radikal ve cüretkârdırlar. 19. ve erken 20. yüzyılların plancılarının başlıca amacı, başkentin fiziksel olarak birbirinden kopuk bölümlerini, ulaşım ve köprü projeleriyle birbirine bağlayarak, bir büyük İstanbul gerçekleştirmekti. İstanbul metropol alanının sınırlarını belirleyen Arnodin projesi son tahlilde bu hedefi gözetiyordu.

İyi işleyen bir ulaşım ağı, düzenli sokak örüntüsü, iyi bir iletişim sistemi gibi kent planlamasının teknik yönleri ise diğer hayati konulardı. Gerek Von Moltke'nin, gerek Arnodin'in projeleri, kent tasarımının bu boyutlarına eğilmişlerdi. Ancak Bouvard, tasarımlarını yaptığı bölgelerin bağlantılarını kurmak konusunda teknik ayrıntılara önem vermemişti. Gene de Bouvard'ın projelerinde görülen elektrikli tramvayların gidip geldiği geniş caddeler özenli bir kent işleyişine duyulan tartışılmaz ihtiyacın göstergesidirler.

Son olarak, yukarıdaki bölümlerde gördüğümüz gibi, düzenli ve yeni bir kent imajına kavuşmak, 1838 ile 1908 arasında İstanbul'da gerçekleşen bayındırlık faaliyetlerinin başlıca konularıdır. Bu-

22 Ergin (1938), s. 48.

rada tartıştığımız üç proje kent tasarımında bu eğilime ışık tutmaktadır. Von Moltke'nin ve Bouvard'ın projelerinde önerilen imaj, anıtlara çıkan üç şeritli, geniş, düz, ağaçlandırılmış caddeleri, büyük meydanları ve düzenlenmiş rıhtımlarıyla bir Avrupa kentiydi. Öte yandan elbette Von Moltke ve Bouvard kadar imaj bilinci olan Arnodin, belki biraz daha romantik bir Oryantalist olduğu için, kentin zengin tarihi mirasına katkıda bulunmak amacıyla yeni İslamcı Hamidiye Köprüsü projesini önermişti. Eğer yapılmış olsaydı bu köprü İstanbul, Galata ve Üsküdar'dan Boğaz köylerine dek kentin imajına egemen olacaktı.

6

MİMARİ ÇOĞULCULUK VE BİR ÜSLUP ARAYIŞI

Başkentin başlıca anıtsal mimari eserleri olan külliyeler, camiler, çarşılar ve saraylar 1840'lara kadar genellikle İstanbul tarafındaydı. Galata hâlâ binaları pek büyük ve önemli olmayan, küçük bir dış semtti. 19. yüzyılın ortalarında ise durum değişmiş, Haliç'in kuzey yakası da boyutları ve üsluplarıyla İstanbul tarafının anıtsal eserleriyle aşık atacak yapılarla donatılmıştı.

Bu yeni binalar Osmanlı başkentine Batının çağdaş mimari akımlarını tanıtarak, zaten var olan karmaşık mimari geleneğe yeni bir boyut kazandırıyorlardı. Her ne kadar Galata tarafında daha yaygınsa da, 19. yüzyılın Batı etkisindeki mimari cepheleri İstanbul yarımadasında da görülmeye başlamıştı. Bu yeni kent imajının iki bileşeni vardı: Yeni bina tipleri ve yeni mimari üsluplar. Osmanlı başkentinin mimari çoğulculuğunu başlıca dört mimari tarzı, yani klasik, gotik ve İslami üslupların yeni biçimleri ile art nouveau, iş hanları, bankalar, tiyatrolar, büyük mağazalar, oteller ve çok katlı apartmanlarda kendini gösteriyordu.[1] Bu yeni üsluplar, bazen de cami veya türbe gibi geleneksel yapılarda karşımıza çıkıyordu. Batı tarzı binalarda uygulandıklarında bu üsluplar Avrupa'daki örneklerin sadece bir uygulaması olarak kalıyordu. Ancak, geleneksel bina formlarına uygulandıklarında, geleneksel Osmanlı mimarisinden kesin biçimde ayrılan, ilginç ve melez yapılar ortaya çıkıyordu.

MİMARİ ÜSLUPLAR

Neoklasik

Neoklasik üslup kuşkusuz en çok ödünç alınan üsluptu.[2] 19. yüzyıl İstanbul'unda bu akımın etkileri oldukça geniş çaplıydı. Klasik Yunan, rönesans ve Fransız ampir üsluplarının değişik dönemlerinden serbestçe ve eklektik derlemeler yapılıyordu. Bu yaygın kullanım Haliç'in kuzey yakasındaki yeni gelişen semtlerin kent imajının oluşumunu belirledi. 19. yüzyılın sonunda ve 20. yüzyılın başındaki Osmanlı başkentinin hızla gelişen semtlerinde doğal bir işlevsel ayrışma oluşmuştu. Galata Kulesi'nin dibindeki Karaköy bir iş merkezi haline gelirken, Karaköy'den Tophane ve Kabataş'a kadar uzanan kıyı şeridi ticari rıhtıma dönüştü. Daha kuzeye doğru Dolmabahçe-Beşiktaş hattı saraylar bölgesi oldu. Pera (veya Beyoğlu), İstanbul'un Avrupalı nüfusunun çoğunu barındıran,

---

1 Burada sözü edilen, yüzyıl sonunda Osmanlı başkentindeki mimari üslupların kesin listesi değildir. Daha ziyade çoğulcu mimari dil tartışmasını düzene sokmak için yapılmış geçici bir sınıflamadır. Mimari üsluplar çoğu zaman birbirlerinden etkilenirler veya örtüşürler.

2 Burada ilginç olan bir husus, neoklasik üslup Avrupa üzerinden Osmanlı'ya ithal edilirken, o dönemde Osmanlı topraklarında yapılan kazılarda ortaya çıkan Eski Yunan ve Roma kalıntılarının mimariyi etkilemeyişidir.





76) 1900'lü yıllarda Karaköy Meydanı'ndan Pera tepelerine bakış. Arkada Galata Kulesi görünüyor.

77) Karaköy'de bir iş hanı.

Batı tarzı bir kültür, eğlence ve alışveriş merkezi haline dönüştü. Taksim ve Maçka'nın boş tepeleri ise yer yer kışlalarla donatıldı. Başka üsluplardaki yapılar bu dokunun içine serpiştirilmekle beraber, egemen olan üslup neoklasikti.

Uluslararası ticaretle ilişkileri olan bankalar ve diğer binalar limana kolayca ulaşımı olan Karaköy'de odaklaşıyordu. 1858'de açılan Karaköy Meydanı, ancak köprünün kendisi kadar genişti. Modern ticaret hayatının ihtiyaçlarını karşılamak üzere kullanılan yolların birçoğu, bir Ortaçağ kentinin sokaklarını andırıyordu. De Amicis, 19. yüzyılın sonlarında Karaköy'ün tıkış tıkış sokaklarını şöyle anlatır:

> Sokakları Londra'nın kenar mahalleleri gibi daracık, eğribüğrü, karanlık ve rutubetlidir. Bu sokaklarda koşturan, itişen bir yayalar güruhu gün boyunca gidip gelirken, bu kalabalık zaman zaman, arabalar, hamallar, eşekler veya omnibüslere yer açmak için sağa sola hareket ederler. İstanbul'un ticaret hayatının neredeyse tümü bu sokaklardan akıp gider.[3]

Yeni iş hanları bu hercümercin içinde yükseldi. 1905'te Plan d'assurance de Constantinople (İstanbul Sigorta Haritası) uluslararası ticaret kurumlarını barındıran iş hanlarını gösterir. Bunların arasında birçok yabancı sigorta şirketi ve yabancı banka vardır.[4] Tipik bir iş hanı, alt katları Rönesans tarzında sıra sıra kaba taş döşenmiş, cepheleri çeşitli klasik detaylarla bezeli, dört veya beş katlı, görkemli ve ağır
bir taş yapıydı. Her ne kadar klasik unsur- 77
lar ön plandaysa da, neogotik, neobizans, ve yeni İslamcı motifler de görülmekteydi. Bu üslup isabetli bir biçimde, "Lombard Street klasisizminin can sıkıcı ihtişamı" olarak adlandırılmıştı.[5]

Ticari merkezin en görkemli binası,
Fransız mimar Antoine Vallaury'nin 1890' 78
larda inşa ettiği Osmanlı Bankası binasıydı. 1896 yılında Osmanlı Bankası kentin en büyük binası olarak tanınıyordu.[6] 1899 yılında inşa edilen ek binasıyla, daha da otu-

3 De Amicis (1896), 1, s. 88.

4 Plan d'assurance de Constantinople (1905). Bu sigorta şirketlerinin bazıları şunlardır: Helvetia Companie d'Assurance, Assurazioni Generali, Scottish Insurance Company ve Spanish Insurance Company. Yabancı bankaların arasında ise Crédit Lyonnais, Wiener Bank, Deutsche Bank ve Banque de Salonique sayılabilir.

5 Goodwin (1977), s. 8. (Çev. notu: Lombard Street Londra'da büyük bankaların merkez binalarının bulunduğu caddedir.)

6 Mehmet Raif (1896), s. 395.

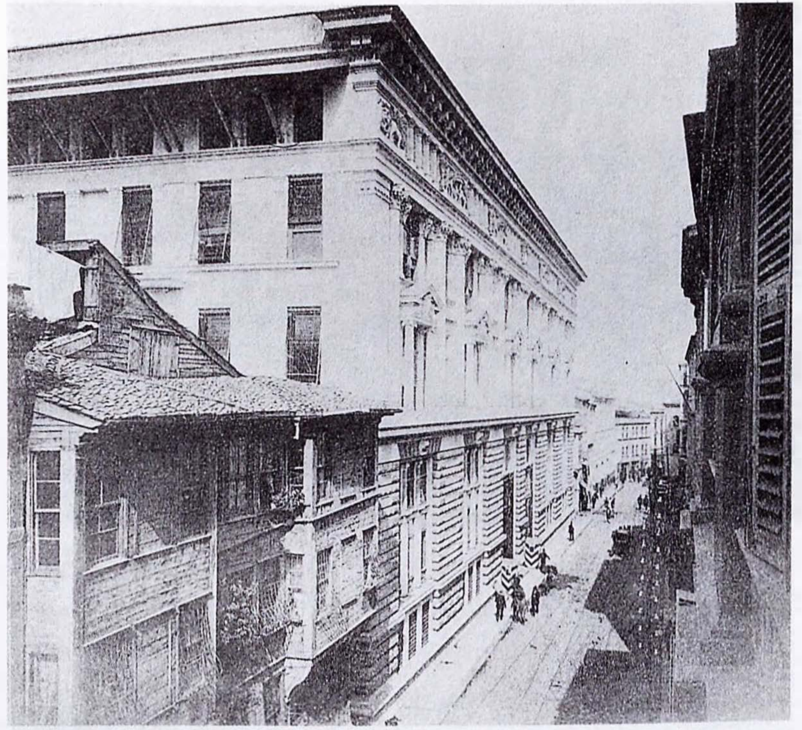
raklı bir karakter kazandı. Galata'daki ticari binaların birçok özelliğini her ne kadar büyütülmüş ölçeklerde de olsa barındıran bu yapı, *Moniteur Oriental* gazetesi tarafından "güzel ve sağlam" olarak takdir edilmişti.[7] Osmanlı Bankası'nın karşısında, Roma'daki
79 İspanyol Merdivenleri'nin minik bir kopyası vardı. İki sokağı birleştirmesi bakımından pek önemi olmayan bu merdivenler, Avrupa'dan bir imaj daha çağrıştıran, kentsel bir bezemeydi.

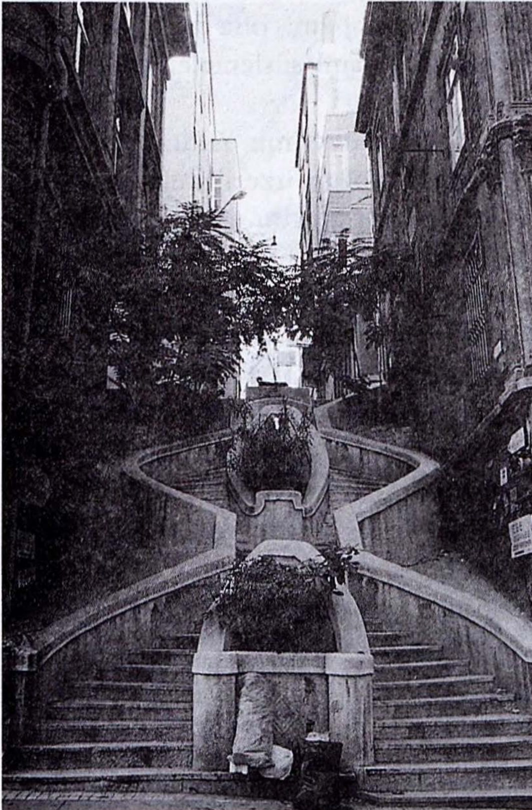
19. yüzyılın ikinci yarısında Karaköy ile Tophane arasındaki rıhtım düzenlendi. Rıhtım boyunca sıralanan yeni gümrük binaları ve ambarlar yayvan taş yapılardı. Bu büyük ve işlevsel binalar, Avrupa'daki sanayi kentlerindeki benzerlerini hatırlatan,
80 yalın neoklasik üslupta yapılmışlardı.

Üçüncü bölümde de görüldüğü gibi, 1864 yılında Tophane rıhtımı büyük ölçüde yeniden düzenlenmişti. *Journal de Constantinople*'da bahsi geçtiği gibi burada "Avrupa tarzında tezyin edilmiş" bir meydan yaratılmıştı. 1888'de Sultan II.
81 Abdülhamid başkentin muhtelif yerlerinde saat kulelerinin inşasını emretti.[8] Bunlardan biri Tophane Meydanı'nda yapıldı. "Kent sanatı" ve Batılılaşmanın, gelişmenin simgesi olarak görülen bu kuleler zaman kavramıyla dinin ayrışmasını da ifade ediyordu.[9]

Boğaz'da, Dolmabahçe ile Beşiktaş arasındaki sahil şeridine paralel uzanan bölgede, 19. yüzyılın ikinci yarısında bir dizi padişah sarayı yapıldı. Bu sürecin ilk aşaması, 17. yüzyılda Dolmabahçe'de bir yazlık bahçe tanzimi ve III. Ahmet'in (1703-1730) Beşiktaş'ta geniş bir bahçe içinde bir saray inşa ettirmesi ile başlamıştı.[10] Ancak en köklü değişim, Dolmabahçe Sarayı'nın 1856'da tamamlanışından sonra imparatorluk ikametgâhının Topkapı'dan Dolmabahçe'ye nakledilmesiyle yaşandı. Dolmabahçe Sarayı, Avrupa tarzı mimarinin saltanat katında artık açıkça tercih edildiğinin en somut ifadesiydi.

Dolmabahçe Sarayı'nın mimarı, birkaç nesilden beri saraya hizmet eden ünlü Er-





78) A. Vallaury'nin yaptığı Osmanlı Bankası binası, 1900'ler.

79) Osmanlı Bankası karşısında Kamondo merdivenleri (sol altta).

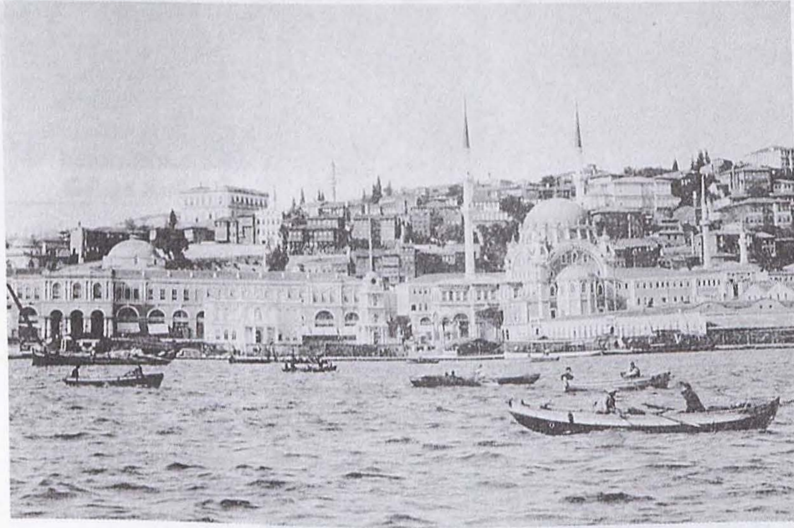
7 *Le Moniteur Oriental*, 21 Mayıs 1899.

8 *La Turquie*, 10 Ocak 1888.

9 Goodwin (1977), s. 419.

10 İnciciyan (1956), s. 150, dipnotlar 2 ve 3.





80) 1900'lü yıllarda Karaköy ile Tophane arasındaki sahil. Sahil boyunda ambarlar ve gümrük binaları bulunuyordu.

81) 1900'lü yıllarda Tophane Rıhtımı. Ortada Nusretiye Camii, solda ise Tophane Saat Kulesi görünüyor.

meni ailesi Balyan'lardan Karabet Balyan'dı.[11] Saray, ana cephesi Boğaziçi yalılarında görüldüğü üzere denize bakan, uzunlamasına bir binadır. Mermer bir rıhtım ve onun önünde yükselen demir parmaklıklı bir duvarla denizden ayrılır. Yapı başlıca üç bölümden oluşmaktadır: Mabeyn-i Hümayun, Muayede Salonu, Hususi Daire. Binanın genel düzeni temel beaux-arts tasarım kuralları olan simetri, açıklık, bir eksen üzerinde olma ve düzenlilik ilkelerine uymaktadır. Ancak iç mekânların düzenlenişinde, merkezi bir sofaya açılan odalar gibi prototip Osmanlı
82 ev planı uygulanmıştır. Bu geleneksel planın merkezi niteliği beaux-arts tasarımının başlıca unsurlarıyla iyi bir uyum sağlanıştır.

Sarayın klasik cephesi Fransız ampir tarzının birçok özelliğini yansıtmaktadır: pencereleri çevreleyen burma sütunların yanında sıra sıra zarif dor ve iyon tarzı sütunlar kullanılır; kemerlerin etrafında kıvrılan ve iç içe geçen çiçek ve bitki motifleri, cephe süslemelerini oluşturur. Standart Fransız prototiplerini örnek alan sayısız kabartma motif küçük balkonları süsler. Payitahtta hiçbir bina Dolmabahçe'nin klasik süslemelerine yaklaşamamıştır.

Karabet Balyan, sarayla aynı zamanda yapılan, sarayın güney kapısının karşısında ki Dolmabahçe Camii'ni de tasarımlamıştı. Caminin Fransız ampir tarzı ayrıntıları sarayın süslemelerini tamamlıyordu (bkz. resim 99). Batı tarzı mimari motiflerin Osmanlı mimari dağarcığına ne denli girdiğinin kanıtı, Dolmabahçe Camii'nin korint üslubundaki narin minareleridir. 1894
yılında camiyle saray arasındaki meydanlık- 83
ta bir saat kulesi inşa edildi.[12]

Bunu başka saraylar izledi. Sarkis Balyan'ın eseri olan Çırağan Sarayı, Sultan Abdülaziz için 1871'de tamamlandı. Her ne kadar Çırağan Sarayı'nın dış cephesi klasik tarzda yapılmış olsa da, iç mekânlarda zengin İslami süslemeler göze çarpıyordu.[13]

Çırağan Sarayı'nın Yıldız tepelerine bağlantısı, yolun üzerinden geçen bir köprüyle sağlanıyordu. Aynı dönemlerde Yıldız parklarında birkaç köşk inşa edilmişti. 19. yüzyılda gelenek haline gelen her sultanın kendi sarayını yaptırma müsrifliği, II. Abdülhamid zamanında Yıldız Sarayı'nın inşasıyla sürmüştü. Yıldız Sarayı'nın parklarında yapılan Malta Köşkü, Şale Köşkü, Çadır Köşkü neoklasik üsluptaydı. Sarayın ek binaları arasında büyük bir kütüphane ve bir seramik atölyesi vardı. Yıldız Sarayı'nın inşa prensipleri Dol-

---

11 Koçu, İA, s. 2096.

12 *The Levant Herald*, 31 Aralık 1894.

13 Eyice, "İstanbul" İA 5:2, s. 1214/1254; Grosvenor (1895), 1, s. 156.



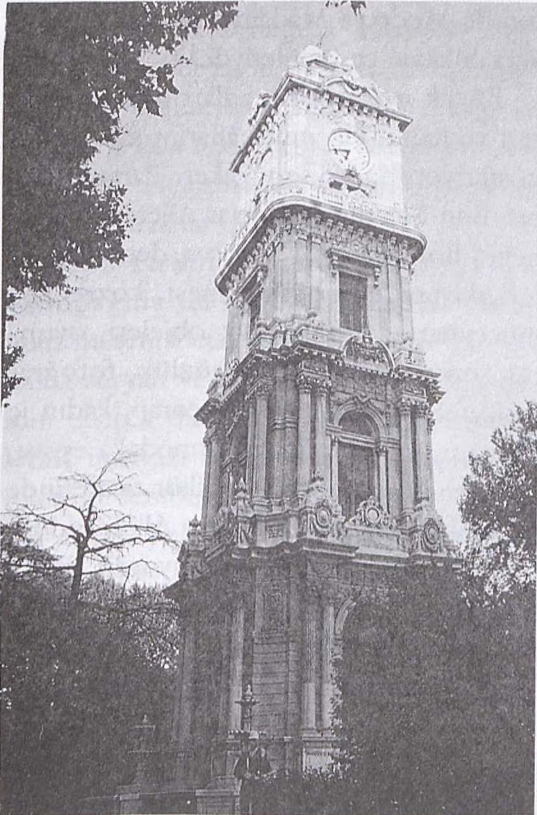
82) **Dolmabahçe Sarayı 1900'lü yıllarda. Solda Dolmabahçe Camii.**

mabahçe ve Çırağan saraylarınınkinden farklıdır. Yıldız Sarayı'nın binaları, Topkapı Sarayı'nın köşklerini andıran müstakil binalardır. Geniş bahçelerin derinliklerinde doğayla uyum içinde serpiştirilmiş bu binaların görüntüde şehirle hiçbir bağlantısı yoktu. Hatta uzaktan bile görülmüyorlardı. Padişahın Yıldız'daki varlığı yalnızca Yıldız Sarayı'nın görkemli anıtsal girişinden ve yüksek duvarlarından hissedilebiliyordu.

Tophane sırtlarında, Pera'da ve Cadde-i Kebir civarında, Osmanlı İmparatorluğu'na Tanzimat reformlarıyla ithal edilmiş değer yargıları, modalar ve sosyal kalıpların tam bir manzarasını görmek mümkündü. Pera'da hayat İstanbul tarafındakinden çok farklıydı ve bu farklılık mimariye yansıyordu. Cadde-i Kebir'e atfen sık sık kullanılan "Şarkın Champs Elysées'si" yakıştırmasına rağmen, Paris'teki ünlü caddeye pek az benzeyen bu cadde, yine de Avrupa'dan esinlenmiş bir ana arterdi. Caddenin iki tarafındaki dükkânlar, restoranlar ve kafeler piyasaya çıkanları cezbederdi. De Amicis, grand Rue ya da Cadde-i Kebir'i şu sözlerle tasvir etmişti:

> ... parlak ve neşeli [Grand Rue] Avrupalı cemaatin "Batı Yakası"nı oluşturur. Bu semtte hayatın tatlı ve nezih tarafını yansıtan İngiliz ve Fransız otelleri, seçkin kafeler, pırıl pırıl aydınlatılmış dükkânlar, tiyatrolar, kulüpler, yabancı konsolosluklar, büyükelçilik konutları, caddenin iki tarafında sıralanırlar.[14]

Pera'daki binalarda en çok neoklasik üslup görülürdü. Semtin neoklasik şahsiyetinin belirlenmesinde, birbirleriyle anıtsallıkları bakımından yarışan yabancı sefaretlerin büyük payı vardı. Geniş bahçelerin içindeki din ve eğitim kurumları ile kendi içlerinde birer dünya olan bu sefaretler, Pera'nın topoğrafyasına egemen olmuşlardı. Bunların başlıca örnekleri, İsviçreli mimar Fossati Biraderler tarafından 1839'da
tasarımlanan neoklasik Rus Sefareti,[15] 84
1838'de yeniden yapılan ampir üsluptaki
Fransız Sefareti,[16] 1845 yılında Sir Char- 85
les Barry'nin[17] orijinal neorönesans üsluptaki çizimlerine göre yapılan, ancak bir diğer İngiliz mimar W.J Smith tarafından tadil edilen İngiliz Sefareti, gene Fossati



83) **Dolmabahçe Saat Kulesi (sol altta).**

14 De Amicis, age, I, s. 93. (Çev. notu: "Batı Yakası" burada Londra'nın geleneksel eğlence ve kültür merkezi olan "Batı Yakası" [West End] anlamında kullanılmaktadır.)

15 Sumner-Boyd ve Freely (1973), s. 74.

16 İlk Fransız Sefareti 1535 tarihinde yapılmıştı.

17 Hitchcock (1968), s. 74.

84) Fossati Biraderler'in eseri: Rus Sefareti.



Biraderler tarafından 1855'te küçük bir Fransız şatosu tarzında inşa edilen Hollanda Sefareti'dir.

Pera'daki binaların büyük çoğunluğu, yani kiliseler, oteller, büyük mağazalar, restoranlar, kafeler, tiyatrolar vb, sefaretle-
86 rin belirlediği mimari üsluplara uymuşlardı. Ayrıca bu sefaretlerin varlığı, Batının yaşam tarzının Osmanlı payitahtına girmesi demekti. Cadde-i Kebir boyunca yer alan dükkânlarda Avrupa'nın her yerinden gelen lüks tüketim malları satılırdı. Bu mallar sadece Avrupalılar tarafından değil, saray çevresi başta olmak üzere, Osmanlı üst sınıflarınca da büyük bir hevesle satın alınıyordu.

Cadde-i Kebir'de giyim eşyası satan dükkânlar ağır basmaktaydı. Caddenin güney ucuna doğru Hayden isminde bir İngiliz, memleketinden ithal ettiği kumaşları satıyordu; Madame Milleville'in Grande Mai-son de Couture'ü ise kentin sosyete hanımlarını giydiriyordu. Madame de Milleville'in dükkânına oldukça yakın bir yerdeki Madame Vapillon'un butiği ise Paris'ten getirtilen kadın aksesuarlarında uzmanlaşmıştı. Paris imalatı eldivenler ilk kez bu dükkânda görüldü. Harem-i Hümayun ise başka bir *salon de mode* tarafından giydiriliyordu: Paquin d'Istanbul. Birçok giyim kuşam dükkânı içinde, La Maison de Modes Françaises, La Maison de Modes et de Fournitures pour Dames, Salon de Mode ve Madame Trophe'un şapkacı dükkânı en ünlüleriydi.[18]

Büyük mağazaların adları dahi iddialarını ve hangi ülkenin mallarını sattıklarını gösteriyordu: Maison Baker, Paris-Londres, Bon-Marché ve Bazaar Allemand. Örneğin Bon Marché, ev eşyası, deri mamülleri, kırtasiye, av malzemesi, kozmetik, mücevherat, bronz sanat objeleri, oyuncak, optik malzeme ve gözlük, fotoğraf malzemeleri, ilaç, eldiven, çorap, kadın iç çamaşırı, şemsiye, giyim ("moda") eşyası, porselen, kristal, şarap ve likör ticaretinde uzmanlık kazanmıştı. Bazaar Allemand ise her fiyata mal satmakla tanınıyordu, ancak özellikle "sarkaçlı" ve "guguklu" duvar saatleriyle ünlüydü.[19]

Bu güzergâh üzerinde iki pasaj yer al-

---

18 Duhani (1947), s. 43-99.

19 age, s. 56-62.

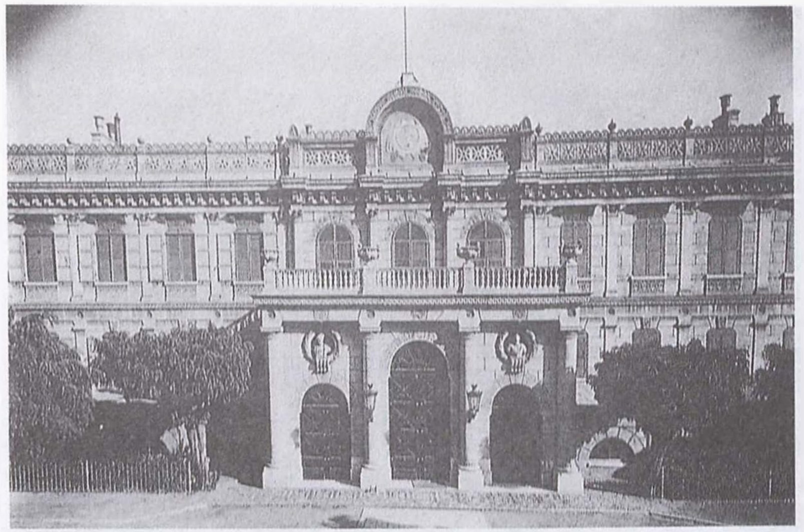
87 maktaydı, Passage d'Europe (Avrupa Pasajı) ve Passage Crespin (Krepen Pasajı). Bu pasajlar, metal yapıları, cam çatıları, neoklasik dış ve iç cephe süslemeleriyle, Avrupa'daki benzerlerinin birer minyatürüydüler. Passage d'Europe'ta çeşitli dükkânlar varken, Passage Crespin'de sadece ayakkabıcılar bulunurdu.[20]

Pera'daki kafeler, kafe şantanlar, şansoniyeler, gece kulüpleri ve restoranlar Batılı yaşam tarzının bir başka yönünü, dışarıda eğlenme veya yemek yeme alışkanlığını yansıtmaya çalışıyordu. Adlarından Pera'nın neye öykündüğü anlaşılmaktadır: La Maison le Bon Goût, Brasserie Suisse, Brasserie Strasbourg, Brasserie Viennoise, Brasserie de Londres, Café-Restaurant de Paris, Café-Chantant Parisiana, Concordia, Trocadéro.[21]

1838'den sonra uluslararası ticaretin artmasıyla gelip geçici Avrupalı nüfusun sayısı tırmanmıştı. Bu gelişme Pera'da birçok Avrupa tarzı otelin açılmasına yol açtı. Çoğu kez kentin Avrupalı sakinlerinin uzun dönemli ikametgâhı haline gelen bu oteller Avrupa standartlarına uymak zorunda kaldılar. Örneğin, Hôtel des Ambassadeurs, her türlü ihtiyaca cevap veren konforu, muhteşem dairelerinin şıklığı ve "*le plus grand luxe*" yemek salonu sayesinde, 1855'te *Journal de Constantinople*'un iltifatına mazhar olmuştu.[22]

1865 tarihli bir irade-i seniyye ile, Compagnie de l'Hotel Impérial Ottoman'ın temsilcisi James Missirie'ye, yabancı seyyah ve konukların istirahatini temin edecek düzeyde oteller yapma ve işletme imtiyazı verildi. Bu otellerin yapılabileceği semtler Pera, Büyükdere, Üsküdar ve Büyükada'yla sınırlı tutuldu.[23] Muhtemelen yabancıların Pera'da kalmayı tercih etmelerinden dolayı İstanbul tarafı bu semtlere dahil edilmemişti.

İrade otel işletmeciliğine tekel getirmediğinden, otel işletmek isteyen birçok özel girişimci ruhsat almak üzere müracaat etti. 1905 yılında hazırlanan sigorta haritalarında otellerin uzun bir listesini görmek mümkündür. Gene, otellerin adlarından ne tarz birer işletme olmayı hedeflediklerini seçebiliyoruz: Hôtel de Paris, Grand Hôtel Kroecker, Pera Palace, Hôtel Continental, Hôtel St.Petersbourg, Grand





85) Fransız Sefareti.

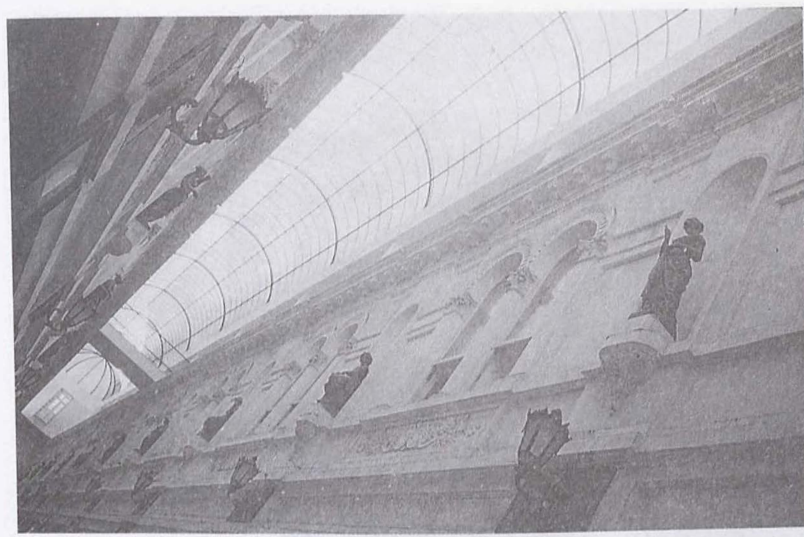
86) Pera'da bina.

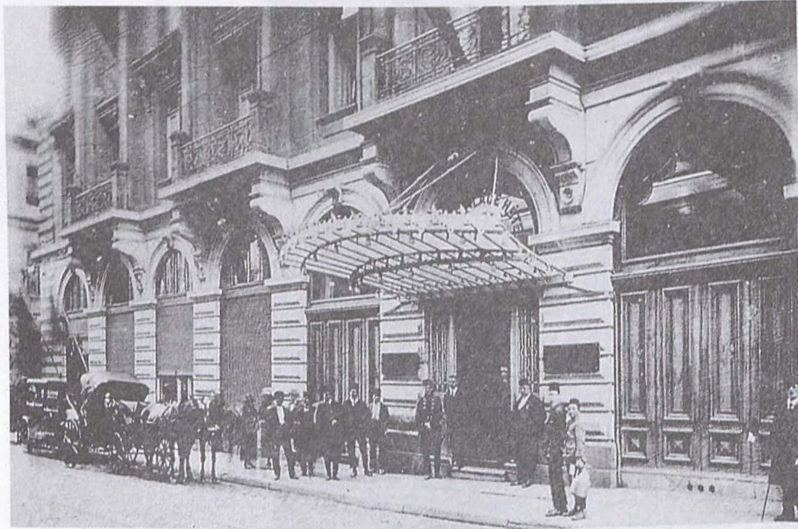
20 age, s. 30.

21 age, s. 29, 45-83.

22 *Journal de Constantinople*, 25 Ocak 1855.

23 BBA İrade, Meclis-i Vala, no. 23721.





87) Passage d'Europe, detay

88) Pera Palas.

Hôtel de Londres, Hôtel de Lyon, Hôtel Modern, Hôtel Royal ve Hôtel Bristol. Bütün bu otellerin cephelerinde neoklasik üslupta detaylar egemendi.

Ünlü Pera Palas, Compagnie Internati-
88 onale des Wagons-lits et des Grands Expresses Européens tarafından yapıldı ve işletildi. Bu muhteşem binanın görkemli yemek ve balo salonları 19. yüzyılın sayısız balolarına sahne oldu.[24] Bir diğer önemli otel, 1893'te Tepebaşı Caddesi'nde yapılmış olan Hôtel Bristol'dü. Her ne kadar Pera Palas kadar görkemli değilse de, kentin en iyi otellerinden biri olan Hôtel Bristol'ün geniş bir lobisi, mermer merdivenleri, asansörü, geniş suitleri, daireleri, oturma odaları ve "Paris ve Viyana'nın büyük otellerindeki gibi müstakil masa düzenine göre yüz kişinin yemek yiyebileceği" bir restoranı vardı.[25]

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren kentte Avrupa tarzında çok katlı apartmanlar da görülmeye başlandı. Bu döneme kadar, Haliç'in kuzey yakasının geleneksel yapı malzemesi ahşap olmuştu. 19. yüzyılda, yangın önleme talimatnameleri uyarınca, zaman içinde ahşaptan kâgir ve taş yapılaşmaya dönüldü. Aynı zamanda Pera'da, Avrupa tarzı çok katlı apartman inşaatı hızlandı. *Journal de Constantinople*'ün 1864'te belirttiği gibi, Pera'da ahşap evler neredeyse tümüyle yok olarak yerlerini "sağlam taş binalara" bıraktı. Dahası, geçmişteki uygulamaların tersine, yapılar artık umumi güzergâhların üzerine taşmıyor, yolun iki tarafına düzenli biçimde dizilerek Avrupa kentlerinde olduğu gibi sokaklara muntazam bir görüntü veriyorlardı.[26]

Yine de 1864 ile 1875 arasında yapılan apartmanlar Avrupa standartlarından çok uzaktılar.[27] 1875'e gelindiğinde, "kullanışlı planlı ve ağır başlı cepheli", "rahat" daireler oldukça azdı.[28] Havalandırma, ışıklandırma ve ısıtma gibi konular üzerinde fazla düşünülmemişti. Ancak kısa bir süre sonra, *La Turquie* gazetesi Avrupa'da görülen pratik iç mekân dağılımını ve artistik dış cepheleri yaratabilecek yeteneğe sahip küçük bir mimar grubunun kente geldiğini müjdeliyordu:

> Bir süredir şehrimizde Paris'ten gelen zevk sahibi mimar beylere rastlanmaktadır. Bu beyler, Ecole des beaux-arts'dan aldıkları sağlam eğitim sayesin-

24 Duhani, age, s. 99-100.

25 *The Levant Herald*, 25 Eylül 1893.

26 *Journal de Constantinople*, 2 Temmuz 1864.

27 Théophile Gautier bu apartmanlar konusunda oldukça acımasızdır: "Yol kenarına dizilen altı yedi katlı çirkin binalar hak etmedikleri kadar güzel bir manzaraya bakmaktadırlar. Aslına bakılırsa Pera bu binalarla övünür ve Marsilya, Barselona hatta Paris'e yakışacaklarını savunur. Aslında haklıdır da, zira bu binalar en modern ve en uygar çirkinlikleri sergilemektedirler." Gautier (1873), s. 87.

28 *La Turquie*, 8 Şubat 1875.

de, sanatlarının bütün inceliklerine vakıftırlar ve bir santimetrekare yer kaybına mahal vermeden, her odaya hakkını vererek, bina cephelerinde olması gereken sadelik, ihtişam ve neşe ile bezenmiş süslemeleri de yaratma kabiliyetine sahiptirler.[29]

1870 yangınında yok olan Naum Ti-
89 yatrosu'nun yerine 1876'da Cité de Pera binası (şimdiki Çiçek Pasajı) inşa edildi. Zengin bir Rum iş adamı olan Hristaki Zografos Efendi'ye ait olan bu binanın yaklaşık 4.600 metrekare kullanım alanı vardı. Binanın zemin katı ticari amaçlı kullanıma ayrılmıştı: Anıtsal giriş kapısının iki yanında iki büyük dükkân bulunuyordu. İçeride ise on dokuz küçük dükkân Grande Rue'yü yandaki sokağa bağlayan iç galerinin iki tarafında yer alıyordu. Avludan yukarı katlara çıkan mermer merdivenler, beş, altı, hatta yedi odalı geniş dairelere açılmaktaydı. Cité de Pera, dairelerde akan su ve apartman boşluklarına varıncaya kadar her yerde gazla ışıklandırma gibi, Avrupa apartman hayatının bütün konforlarına sahipti. Ayrıca bodrumda her dairenin kullanımına ait özel odun ve kömür depoları ayrılmıştı. Cité de Pera'nın mimari tarzı "ikinci ampir"di. *La Turquie*'de göre binanın tarzı "Rönesans ile Yunan bileşimi" olarak tasvir ediliyor, "şık detaylarıyla, bütün olarak etkileyici bir anıt" sözleriyle övgüler düzülüyordu. Aynı gazetede çıkan bir başyazı Cité de Pera'yı Osmanlı mimarisinde bir dönüm noktası olarak görüyordu:

> Cité de Pera... Paris'in bile iftihar edebileceği bir yapıdır. Açıkça söyleyebiliriz ki Pera, sadece sahibine değil, bütün şehire şeref veren ve bu ülke mimarisinde yeni bir çığır açan bir anıt eser kazanmıştır.[30]



89) Cité de Pera, 1995.

Gerçekten de Cité de Pera kentte bir dönüm noktası haline geldi. Günümüzde de İstanbul'un en sevilen meyhanelerinden bazıları bu binanın avlusunda yer alır. Ayrıca bina 19. yüzyılın son çeyreğinde yapılan birçok büyük apartmana da emsal oluşturdu. 1900 yılına gelindiğinde, Pera, Taksim ve Pangaltı'nın bütün ana caddeleri boyunca büyük, lüks apartmanlar yer almaktaydı.[31] Ancak, gerek Pera gerek İstanbul tarafında ciddi bir konut açığı vardı. *Le Moniteur Oriental*'in de belirttiği gibi, kentte hâlâ mütevazı gelire sahip olanlar veya işçiler için uygun konut bulunmuyordu. 1882 sayımının verdiği rakkamlar da konut sorununun ciddiyetine ışık tutmaktadır. Resmi rakkamlara göre, başkent nüfusunun yaklaşık %26'sı kendi

29 *La Turquie*, 8 Şubat 1875.

30 *La Turquie*, 31 Mayıs 1876.

31 *Le Moniteur Oriental*, 21 Mart 1900.

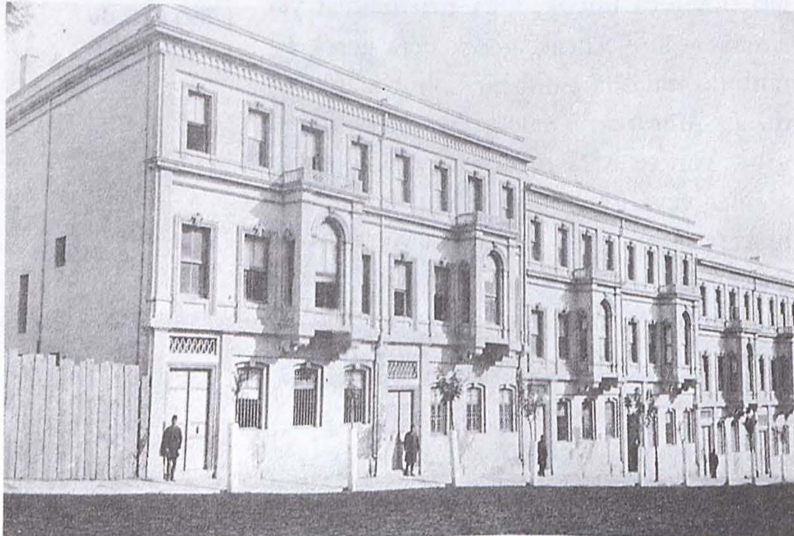
90) Pera'da apartmanlar.

91) Beşiktaş'ta Akaretler.



evinde oturmuyordu. Nüfusun %5'i cami ve tekkelerde yaşıyordu, %8'i zaten yerleşik ikameti olmayan muhacirlerdi, %1,5'u medreselerde yaşayan softalar, %14'ü dükkânlarında yaşayan esnaf, %2'si ise hanlarda kalan zanaatkâr ve tüccarlardı.[32]

19. yüzyılın son çeyreğinde ve 20. yüzyılın başlarında, kentte o zamana kadar görülmeyen bir uygulamaya gidildi ve dar gelirlilere yönelik sıra evler yapılmaya başlandı. Hedeflenen kitle, küçük tüccarlar,



küçük esnaf, zanaatkâr ve düşük rütbeli memurlardı. Sıra evlerin inşa edildikleri yerler bize kimler için yapıldıklarını göstermektedir. Bir istisna dışında bütün sıra evler İstanbul tarafının, Pera'nın ve Üsküdar'ın mütevazı mahalleleri veya arka sokaklarındaydılar.[33] Tek istisna, Beşiktaş'ta Akaretler projesiydi. Beşiktaş'ın iki ana 91 caddesinin boyunca dizilen bu görece büyük evler mimari tarz bakımından da iddialıydılar. Aslına bakılırsa Akaretler kentin tasarımına biçim vermede kullanılmış tek sıra ev projesidir. Dolmabahçe Sarayı'nın yakın olması kuşkusuz bu projenin görece anıtsal boyutlarında önemli rol oynamıştı.

Batı etkisiyle ve vakıf arazisinde yapılmış olan sıra evlerin düzenli ve prototip planları vardı.[34] Cepheleri yalın, simetrik, klasik motiflerle donatılmıştı. Her ne kadar kentin geleneksel konut mimarisiyle tezat teşkil ediyorlarsa da, gene de cumbalı pencereler gibi yerel öğeler tasarıma dahil edilmişti. Böylelikle Akaretler Batılı ve geleneksel unsurların bir karışımı olarak İstanbul'un kent imajına eşi görülmemiş bir katkıda bulunmuştu.

19. yüzyılın ortalarında, Müslüman üst sınıfların yaşadığı konaklar da evrim geçirdi. Geleneksel iç planların üzerinde Batılı *appliqué* cephelerin kullanımı ilginçti. Yeni yapılan kâgir konaklarda, dönemin Avrupa üsluplarından, özellikle klasisizmden alınan mimari özellikler yaygın olarak kullanılmaya başlandı. Ancak, iç mekânlarda, merkezi bir sofaya açılan odalar gibi geleneksel Türk evi ilkelerine sadık kalınmıştı. Yeni konaklar Haliç'in iki yakasında inşa edildi.[35] İstanbul tarafında bu yeni tarz konaklar, mevcut dokuyla kaynaştılar, Haliç'in kuzey yakasında ise yeni açılan düz ve geniş sokaklarda yeni bir kent profili çizdiler.

32 Bu oranlar Shaw'un eserindeki (1979, s. 269) verilerden oluşturulmuştur.

33 Batur, Yücel ve Fersan (1979) s. 189.

34 age, s. 193.

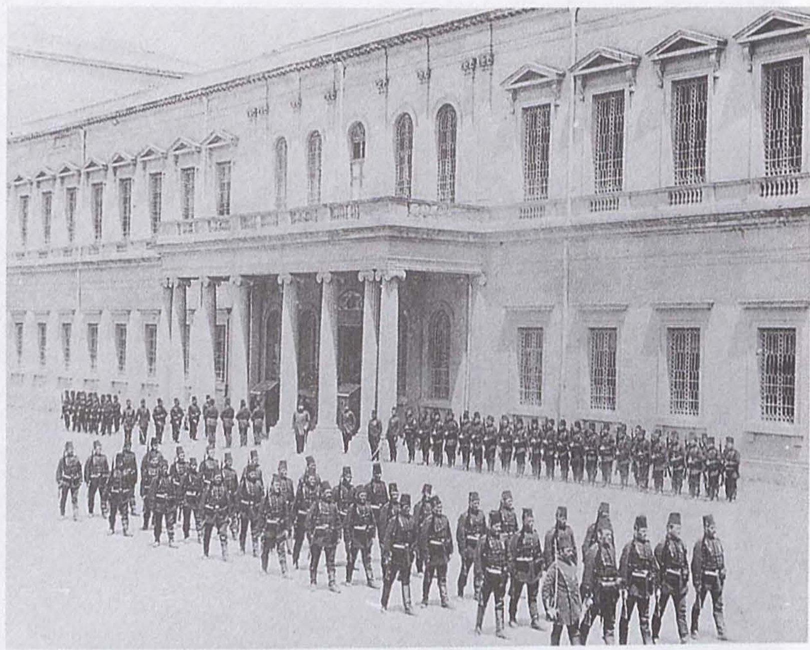
35 Eyice, "İstanbul" İA 5:2, s. 1214/126-127.

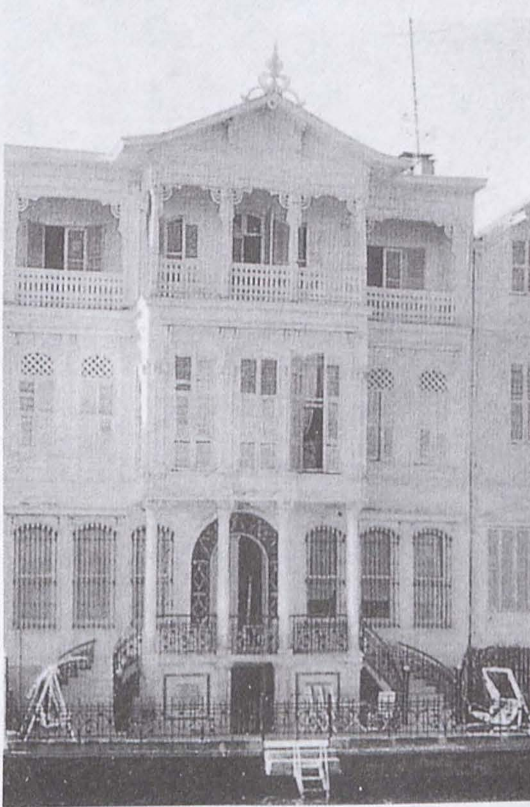
Bu yeni düzenin en güzel örneklerinden biri, 19. yüzyılın sonlarında gelişen Nişantaşı semtidir. Birbirlerini dik açıyla kesen düz ve geniş sokakların iki yanında yükselen birkaç katlı konaklar parsellerin merkezinde yer alıyor ve neoklasik cepheleri çoğu kez sokağın sınırını belirliyordu. Nişantaşı'nda geniş bahçeler içinde yer alan konaklar, birbirine bitişik apartmanların belirlediği çok daha yoğun Pera sokak dokusundan farklı bir görünüm arzediyordu.

Kentin ahşap konut mimarisi de giderek klasik unsurları kullanmaya başlamıştı. Mahalli ustalar tarafından serbestçe değiştirilerek geleneksel biçimlere uydurulan bu motifler hâlâ konut mimarisinde dönemin modasını sergilerler. Her ne kadar klasik motifler Boğaz köylerinde daha revaçtaysa da, İstanbul tarafında da görülüyor, en mütevazı evlerden en şatafatlısına
93 kadar birçok evin girişini, pencerelerini, kornişlerini süslüyordu.

Pera'nın batısında Taksim ve Maçka'nın sırtlarında yeni yerleşime açılan bölgelerde de neoklasik üslup yaygınlaşmıştı. Bu yeni imajı Osmanlı ordusunun Batı düzenine göre yeniden yapılanmasının simgesi haline gelen büyük kışlalar getirmişti. Taksim'deki iki kışla ve Sarkis Balyan tarafından çizilen Gümüşsuyu ve Maçka kışlaları 1860'larda Abdülaziz devrinde inşa edildi. Yıldız Sarayı civarındakiler ise Abdülhamid devrinde yapıldı.[36] Boğaz'ın çıplak tepelerine kurulan bu devasa binalar, 19. yüzyılda başkentin imajında her yerden görülen birer nirengi noktası oldular. Dikdörtgen biçimindeki bu yapıların geniş iç avluları vardı ve genelde aynı iç düzene sahiptiler. Düzenli ve simetrik dış cepheleri, askeri
92 zihniyete yakışır haşin ve sade neoklasik bir üslup sergiliyordu.

Her ne kadar Haliç'in kuzey yakasındaki kadar yaygın olmasa da, neoklasik üslup İstanbul tarafında da görülmeye başlandı. Burada neoklasik yapılar Galata Köprüsü'nün güney ucunda toplanıyordu. Köprünün Eminönü ayağında ve sahilde Eminönü ile Sirkeci arasında 1850'ler ve 1870'lerde yapılan gümrük binaları ve depolar, Karaköy-Tophane şeridindeki muadilleriyle aynı üslupta yapılmıştı.[37] İstan-





92) 1900 yılı civarında Taksim Kışlası.

93) Yeniköy'de yalı.

36 age, 5:2:1214/1243.

37 BBA, İrade, Meclis-i Vala, no.11058; Meclis-i Hususi, no.2008.



94) Fossatiler'in yaptığı Darülfünun binasının denizden görünüşü, (1900).

95) Eminönü'nde bir iş hanı (altta).

bul Liman İdaresi gibi az sayıda devlet dairesi köprünün İstanbul yakasındaydı.[38] Bu büyük, çok katlı binalar Karaköy'deki iş hanlarının izdüşümü idi.

Neoklasik üslup resmi mimariye de uygun görüldü. Bunun en erken örneklerinden biri 1843'te yapılan Bâbıâli binasıdır.[39] Bu anıtsal taş bina, iç içe geçen dairelerden oluşmaktaydı. İç mimarisi, birçok yabancı sefarethane binasına imzalarını atmış olan Fossati Biraderler'e aitti. 1878'de çıkan yangının binaların çoğunu yok etmesine rağmen, Sadaret Binası, arşivler ve barok saçaklı anıtsal giriş kapısı kurtulmuştur.

Batı tarzı eğitim reformlarının bir parçası olarak, 1846'da Ayasofya ile Sultanahmet Camii arasında Darülfünun bi- 94
nası yapıldı.[40] Bir neoklasik üslup uygulaması olan Darülfünun binasının mimarları gene Fossati Biraderlerdi. Doğu cephesine neogrek bir portiko egemen olan dikdörtgen biçimindeki üç katlı binanın masif kütlesi İstanbul'un siluetine yabancıydı.

38 BBA, İrade Dahiliye no. 48863.

39 Eyice, age 5:2, s. 1214/118-119.

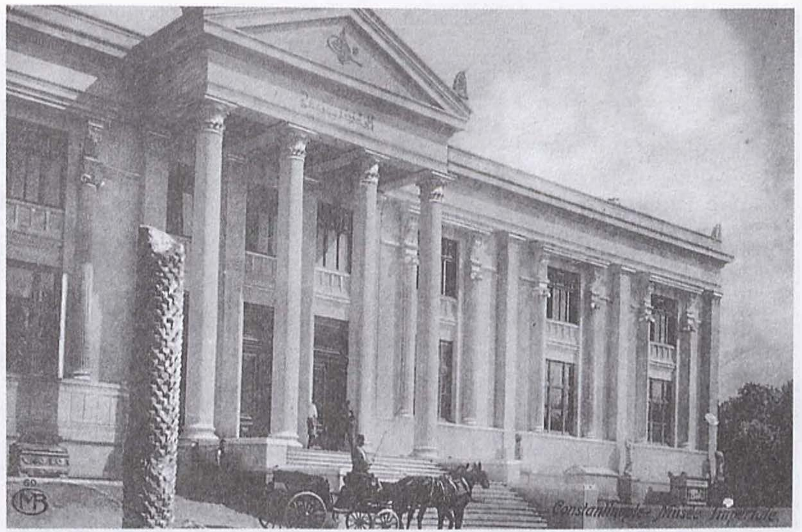
40 age, 5:2, s. 1214/118-119. Hastahane (BBA irade Hariciye no.5781), Maliye Nezareti (BBA İrade Dahiliye no. 37705) gibi birçok işlevde kullanılan bina 1936'da yandı.

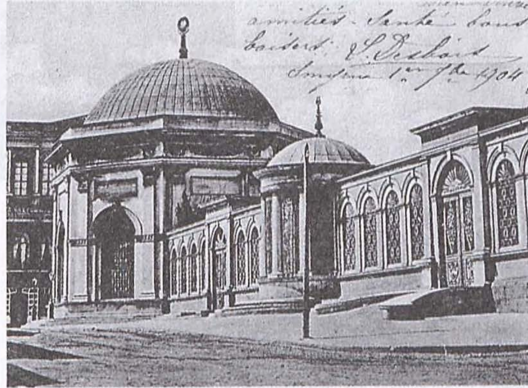
İlhamını Batı'dan alan bir diğer bina, mevcut ahşap bir yapının yerine daha iddialı bir plan uyarınca 1866'da Beyazıt'ta yapılan Harbiye Nezareti binasıydı.[41] Beaux-arts tarzındaki bu binanın en çarpıcı özelliği, İstanbul'da ilk kez görülen, üstü camla örtülü, merkezi bir avlunun etrafında yapılmış oluşuydu.

Batılı kültür kalıplarının resmi mimaride uygulanmasına bir diğer önemli örnek, 1891'de Antoine Vallaury tarafından Topkapı Sarayı'nın bahçesine yapılan Asar-ı Atika Müze-i Hümayunu'dur.[42] Bir müze binası yapma fikri 1869 tarihli ve "Avrupa'daki emsalleri üzere" bir "müzehane" binasının yapılmasını emreden irade-i seniyyeye kadar uzanmaktadır.[43] Vallaury'nin müzesi altı bölümden oluşuyordu: Birincisi eski Yunan, Roma ve Bizans devirlerinin eserlerine; ikinci bölüm Asur, Mısır, Finike, Hitit, Afrika ve (Arap dünyası hariç) Asya uygarlıklarına; üçüncü bölüm İslam uygarlığına; dördüncü bölüm antik paralara; beşinci bölüm doğa tarihi örneklerine ayrılmıştı. Altıncı bölüm ise ilmi ve tarihi kitaplarıyla başlı başına bir kütüphaneydi.[44] Müzenin bu biçimde bölümlenmesi 19. yüzyılın başından beri Avrupa'da uygulanan müze düzenlemelerini
96 yansıtıyordu. Vallaury'nin neoklasik müze binası evrensel olarak kabul gören müze mimarisine uygundu ve içinde sergilenen zengin antik kolleksiyonlarla da uyum içindeydi.[45]

Bu binalar İstanbul'un çok katmanlı tarihsel dokusuna yeni bir boyut getirmişlerdi. Ancak yarımadanın batı kısmında yoğunlaşmaları modern bir 19. yüzyıl kenti görüntüsünün nispeten dar bir alanla sınırlı kalması demekti. Her ne kadar neoklasik üslupta başka binalar, özellikle büyük konaklar görülmekteyse de, mevcut dokunun içinde dağınık ve az sayıda olduklarından kentin genel görünümünü fazla etkilememişlerdi.

Neoklasik üslup geleneksel binalara özgürce tatbik edilmişti. İstanbul'da neoklasik üslubun en ateşli taraftarı, Dolmabahçe Sarayı'na ve 1840'ta Divanyolu'ndaki II. Mahmut Türbesi'ne imzasını atan Karabet Balyan'dır. Sekizgen bir yapı olan II.
Mahmud Türbesi, ızgaralı pencereleri ve 97
yol ile hazire arasına perde çeken duvarı ile klasik Osmanlı türbe mimarisinin genel özelliklerini taşır. Ancak bu bina Osmanlı mimarisine çok yabancı unsurları da barındırmaktadır. En başta Osmanlı türbelerine göre büyüktür ve cephelerinde çeşitli Avrupa formları yer almaktadır. Bunların arasında çiçek kabartmalarıyla süslü iyon tarzı sütun başları olan pilastrlar, kilittaş süslemeli, kemerli pencereler, çiçek dekorlu





96) A. Vallaury, Müze, 1900'ler.

97) K. Balyan, II. Mahmut Türbesi,1900'ler.

41 *Journal de Constantinople*, 20 Nisan 1864.

42 Eyice, age, 5:2, s. 1214/123.

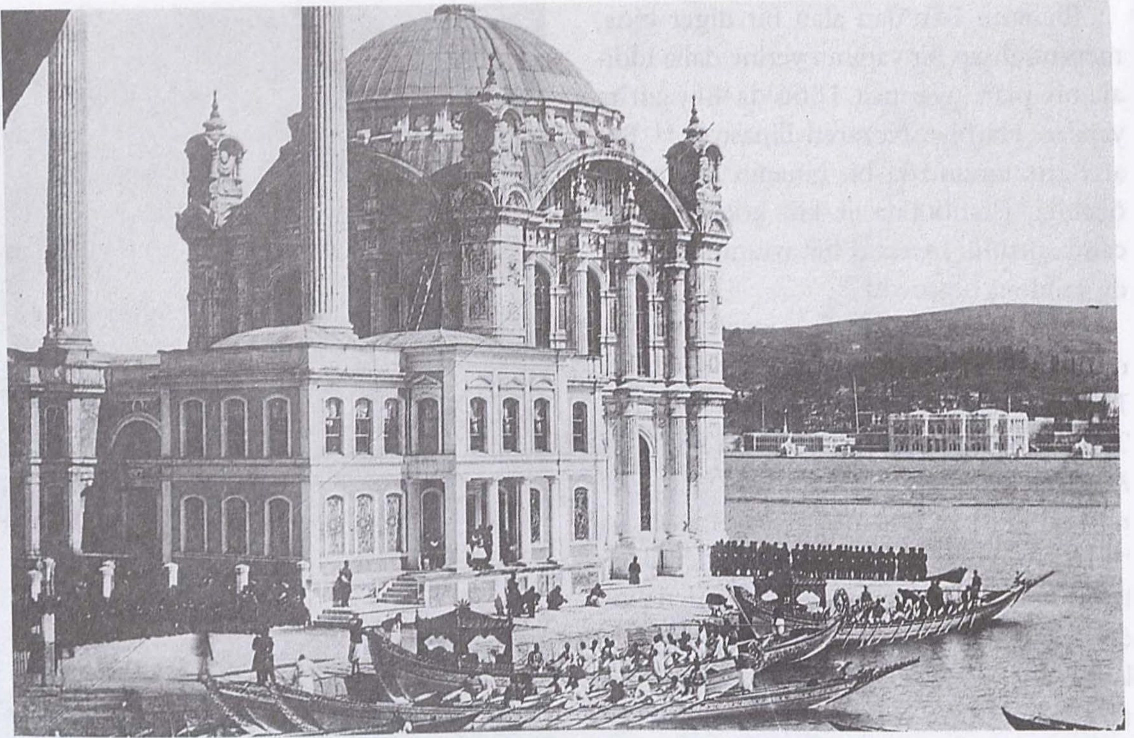
43 BBA İrade, Dahiliye, no. 41355.

44 "Müze-i Hümayun Nizamname-i Dahiliyesi", madde 2, *Düstur*, 4. cilt, s. 344.

45 Bina, özgün üslubuna sadık kalınarak 1899-1903 arasında ve 1908'de genişletildi.

98) K. Balyan, Ortaköy Camii, 19. yy sonu.

99) K. Balyan. Dolmabahçe Camii, 1900'ler.



frizler ve Fransız ampir tarzında demir pencere kafesleri göze çarpar.

Karabet Balyan aynı yaklaşımı 1864'te
98 yaptığı Ortaköy Camii'nde de sergiler. Bu camide Osmanlı camisinin geleneksel mekânları ve unsurlarını kullanmakla birlikte birçok neoklasik unsuru da binaya katmış-
99 tır. Dolmabahçe Camii'nde de aynı özellikleri görmek mümkündür. II. Mahmud Türbesi, Ortaköy Camii ve Dolmabahçe Camii, Fransız ampir üslubunun bir varyasyonudur. Mimari tarihçileri bu melez üslubu Fransız ampir tarzından ayırmak için ona "Osmanlı ampiri" demişlerdir. "Osmanlı ampiri" tarzında kılıç, bayrak öbekleri, müzik aletleri gibi motifler vardır, ama Fransız ampir tarzında görülen hayvan veya insan figürlerine rastlanmaz.[46]



Neogotik üslup

Kraliçe Victoria devrinin neogotik üslubu İstanbul'a G.E. Street tarafından
1869'da Kırım Kilisesi'nin inşasıyla girdi.[47] 100
G. E. Street'in Londra'da yaptığı adliye binalarından esinlenen bu büyük ve görkemli kilise revaç bulmadı. Bu kilisenin dışında (bazı neoromanesk ayrıntılarına rağmen) neogotik üslupta yapılan yegâne bina, Bulgar Kilisesi Fener Rum Patrikhanesi'nden bağımsızlığını ilan ettikten sonra, 1871'de
yapılan Stefan Sveti Bulgar Kilisesi'dir. Fe- 101
ner'de Haliç kıyısında, Rum Patrikhanesi'ne çok yakın bir arsada yükselen bu kilise, Viyana'da dökme demirden prefabrik olarak yapılmış, parçalar halinde Tuna nehrinden indirilerek İstanbul'da monte edilmişti.[48]

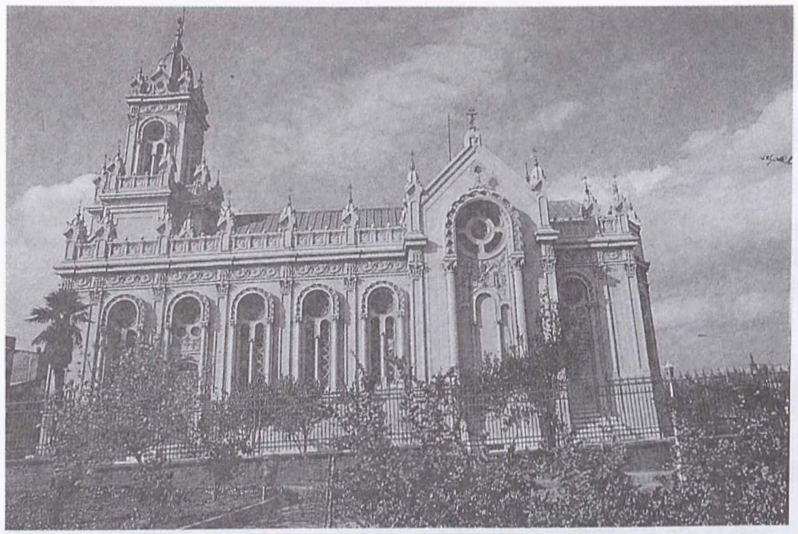
46 Ciner (1982), s. 18.

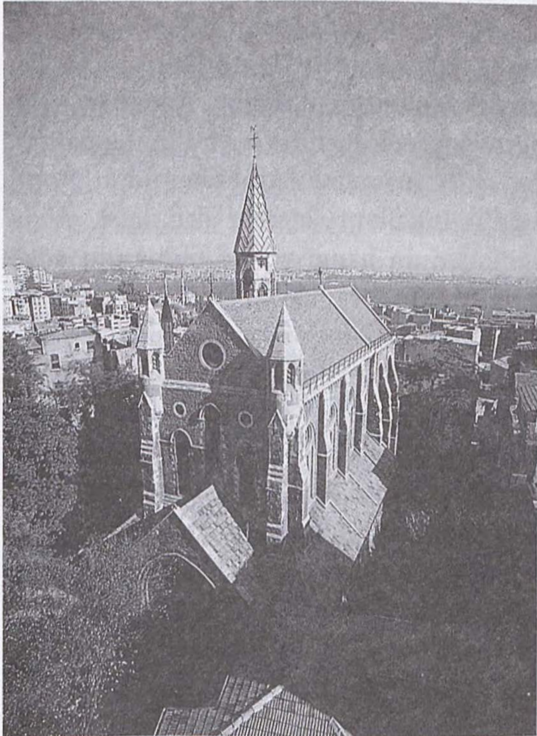
47 Muthesius (1972), s. 99.

48 Sumner-Boyd, age, s. 338.

Neogotik üslubun İslami biçimler ve
klasik Osmanlı görünümüyle birleştirile-
rek uygulandığı iki cami vardır ki, bu yapı-
larda bu bileşimin çarpıcı olduğu oranda
estetik olduğu söylenemez. 1873'te Aksa-
103 ray'da yapılan Pertevniyal Valide Sultan
Camii bunlardan biridir. Neogotik yakla-
şım binanın genel olarak vurgulanan di-
keyliğinde ve bazı pencere detaylarında
görülebilir.[49] İkinci örnek ise 1886'da Ni-
koğos Balyan tarafından Yıldız Sarayı'nın
102 yanında inşa edilen Hamidiye Camii'dir.
Bunda da yapının yatay oranları kullanıla-
rak dikeylik vurgulanmıştır. Pencelerde
sivri kemerler çok daha cesurca kullanıl-
mıştır. Pencere detayları Pertevniyal Valide
Sultan Camii'ne oranla daha açık bir gotik
üsluba sahiptir. [50]

Bu bağlamda iki 19. yüzyıl neobizans
yapısını hatırlamak gerekir. Bunlardan biri
1882'de tamamlanan Taksim'deki Aya
104 Triada Kilisesi'dir. Bu kilise yüksek kubbe-
si ve kuleleriyle, Taksim'den Cadde-i Ke-
bir'e doğru bir odak noktası oluşturuyor-
du; üslubu mecazi olarak uygundu. İkinci
neobizans yapısı, At Meydanı'nda 1899'da
yapılan ve özellikle sütun başlarındaki gi-
rift oyma işçiliğiyle Ayasofya'ya gönderme
yapan Alman Çeşmesi'ydi (resim 106).





100) G. E Street, Kırım Kilisesi (sol altta).

101) Haliç'te Stefan Sveti Bulgar Kilisesi.

Yeni İslamcı Üslup

Yeni İslamcı üslup, hilafetin merkezi olan İstanbul'a, tarihin bir cilvesiyle Avrupalı mimarlarca getirilmişti. Bu "egzotik" üsluba ilgi Batı'da 19. yüzyılda yayılan sömürgecilikle koşut olarak gelişmişti.[51] Batılı mimarlar için İslam mimarisinin değeri, tamamen Batı üslubunda yaptıkları kendi binalarında kullanabilecekleri süsleme unsurlarında yatıyordu. Bu bakımdan Osmanlı başkenti yeni İslami üsluba özellikle uygun bir mekân oluşturuyordu.

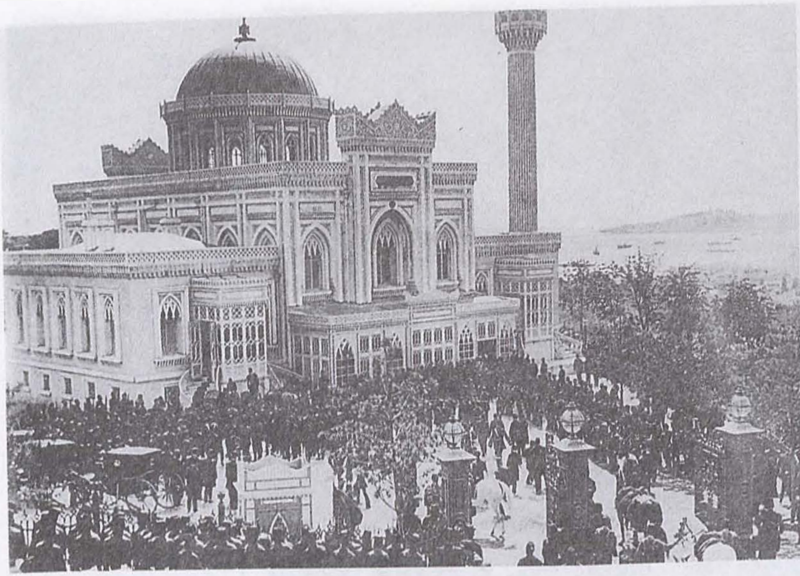
Yeni İslami tarzın en çarpıcı örnekleri

---

49 Bu caminin mimarı kesin olarak bilinmez. Eyice'ye göre bina Montani'nin eseridir (Eyice [1955], s. 87-88). Ancak Pamukciyan'a göre yapı Agop Balyan'ın tasarımıdır (bkz. Goodwin, age, s. 425).

50 Viktorya Çağı Gotik akımı İstanbul'un konut mimarisinde sık sık görülüyordu. Özellikle Boğaz'ın köyleri, Yeşilköy ve Adalar gibi sayfiyelerde Viktorya Çağı tarzında birçok ahşap köşk yapıldı.

51 Örneğin, 19. yüzyıl İngiltere'sinde S.P. Cockerell'in kır evi, Sezincote (1803) ve John Nash'in Brighton Pavyonu (1815), Hindistan'dan esinlenen yeni İslami üslubun öncüleri olmuşlardı. Owen Jones'un iki etkili kitabı, *Plans, Elevations, Sections, and Details of the Alhambra* (1842-45) ve *Grammar of Ornament* (1856), İslami mimarinin, özellikle de süsleme sanatının evrensel boyutlarını vurguluyordu.





102) N. Balyan, Hamidiye Camii, 19. yy sonu.

103) Pertevniyal Valide Sultan Cami, Aksaray.

arasında, tasarımını 1889'da Alman mi-
105 mar Jachmund'un yaptığı Sirkeci Garı'nı saymak gerekir. Binanın tasarım ilkeleri, düzenlilik, simetri, bir eksen üzerinde sıralanma ve açıklık gibi klasik ideallere sadık kalmakla birlikte, yapının cephelerine
109 Memlûk ve Kuzey Afrika kökenli bir Şark üslubu egemendi. Jachmund'un herhalde iki amacı vardı: Orient Express'in nihai durağına uygun bir simge bulmak ve klasik Osmanlı İstanbul'unun kent imajına uyum sağlamak. Binanın oryantalist özelliklerinin açıkça ortaya koyduğu gibi, birinci hedefe ulaşıldığı söylenebilir. Ancak, İslamın muhtelif coğrafyaları ve tarihsel dönemleri arasındaki üslup farklarından bihaber olması Jachmund'u ikinci amacının uzağına düşürmüştür. Sonuçta Jachmund, kentin yüzyıl sonu mimari çoğulculuğuna katkıda bulunurken, yabancı görünüşlü binalara bir tane daha eklenmişti.

Antoine Vallaury'nin 1899'da bitirdiği
Düyun-u Umumiye binası da benzer bir 107
üsluptadır. Sirkeci Garı'nın arkasındaki tepede hâkim bir mevkiye oturan bina, beaux-arts ekolüyle yerel mimariden alınma motiflerin birleşimidir. Geniş saçaklı çatılar, cumbalar ve pencere detayları Türk konut mimarisinden alınmadır. Malzeme kullanımı, anıtsal kapılar ve pencere düzeni ise anıtsal Osmanlı mimarisinin temalarını tekrarlar. Vallaury yeni bir Osmanlı-İslam üslubu kullanıyordu. Kaderin bir cilvesidir ki, bu yeni Osmanlı üslubunun tohumları bir Fransız tarafından, Osmanlı İmparatorluğu üzerinde Batının mutlak ekonomik kontrolünü simgeleyen binada atılmıştı.

Mimaride yeni İslami üslubun benimsenişi, çoğu zaman II. Abdülhamid'in İslamcı ideolojisine bağlanır. Ancak bu tezi destekleyecek hiçbir veri bulunmamaktadır.[52] Tam tersine, Abdülhamid'in Bouvard'ın büyük projelerine olan ilgisi, onun eğilimlerinin hangi yönde olduğunu göstermektedir. 19. yüzyılın sonlarında İstanbul'da yabancı mimarlar tarafından uygulanan yeni İslami akım, Avrupa'da hâkim olan eklektik sanat anlayışının sadece doğal bir uzantısıdır.

Yeni İslam üslubunun Türk mimarisine köklü bir etkisi oldu ve mimari tarihçilerinin "Birinci Milli Mimari Hareketi" dedikleri akıma dönüştü. Bu hareketin öncüleri, Jachmund'un öğrencisi olan Kema-

52 Holod ve Evin (1984) içinde Tekeli s. 11.

lettin Bey ve beaux-arts eğitimli Vedat Bey'dir. Genç Cumhuriyetin milliyetçiliği vurgulamasıyla bu iki mimarın 1920'ler ve 1930'larda birçok binaya imzalarını attıklarını görürüz.[53]

Art Nouveau

İstanbul'da art nouveaunun başlangıcı, "Stile Floreale"nin önemli bir uygulamacısının, İtalyan mimar Raimondo D'Aronco'nun eseri sayılır. D'Aronco, başkente ilk kez II. Abdülhamid tarafından 1893 Ziraat ve Sanayi Sergi-i Umumisi'nin projesini hazırlamak üzere davet edildi. Bundan sonra 1896 ile 1908 arasında saray mimarı olarak görevlendirildi.[54] Ancak, D'Aronco'nun mimari faaliyetleri saray yapılarıyla kısıtlı kalmadı, Boğaz ve Marmara sahillerinde köşkler ve yalılar, Pera'da apartmanların tasarımını yaptı.

D'Aronco'nun inşa ettiği birçok binanın arasında, 1903'te Beşiktaş'ta yaptığı, türbe, kütüphane ve sebilden oluşan kü-
108 çük Şeyh Zafir Külliyesi'nin art nouveau tarihinde özel bir yeri vardır. D'Aronco'nun bu uygulaması art nouveau üslubunun özellikleriyle Batılı olmayan biçim ve işlevleri başarıyla birleştirir. Külliyenin bölümlerinin planı daha önceki Osmanlı örneklerini model alır, biçimleri ve birbirleriyle ilişkileri de tekrarlanır. Türbe kubbeli, kare plan üzerine oturan simetrik bir yapıdır. Türbeye bitişik kütüphane ise daha küçük ölçekli ve mimari bakımdan daha az iddialıdır. D'Aronco bütün bunlara kavisli saçaklar, üçgen kabartmalar, çiçek süslemeleri ve pencerelerde demir işçiliğini eklemiştir.





104) Taksim Aya Triada Kilisesi, meydandan görünüş (altta solda).

105) Jachmund, Sirkeci Garı, 1889 yılında açılış (üstte).

Pera'da ise D'Aronco'nun en beğenilen binalarından biri, Botter ailesine ait bir apartman binası olan Casa Botter'dir. 1907'de tamamlanan bu binanın geleneksel olmayan cephesi ana caddeye yeni bir canlılık getirmişti. Bu cephe, madalyonlar, soyut çiçek ve bitki motifleri ve iki taş insan başı ile süslenen dört devasa pilastrla diklemesine kesiliyordu. Pilastrlar dördüncü kat hi-
zasında, girift korniş süslemeleriyle birleşi- 110
yor, çiçek motifleri giriş kapısının üstünde ve binanın minik kulelerinde de tekrarlanıyordu. Balkonlardaki demir parmaklıklarda art nouveau üslubunun vazgeçilmez özelliği olan yılankavi hatlar kullanılmıştı.

Osmanlı başkentinde art nouveau en çok sevilen üslup haline geldi. Cadde-i Kebir'in 19. yüzyıl sonunda yapılan birçok binasında, art nouveaunun başlıca özelliklerini görmek mümkündür. Bunlar genelde parmaklıklarda, pencere detaylarında ve gül motiflerinin egemen olduğu çiçekli frizlerde karşımıza çıkmaktadır. Bu

---

53 Tekeli, age, s. 12. Bu hareket ve Mimar Kemalettin Bey hakkında etraflı bilgi için bkz. Yavuz (1981).

54 Raimondo D'Aronco için bkz. Nicoletti (1978).

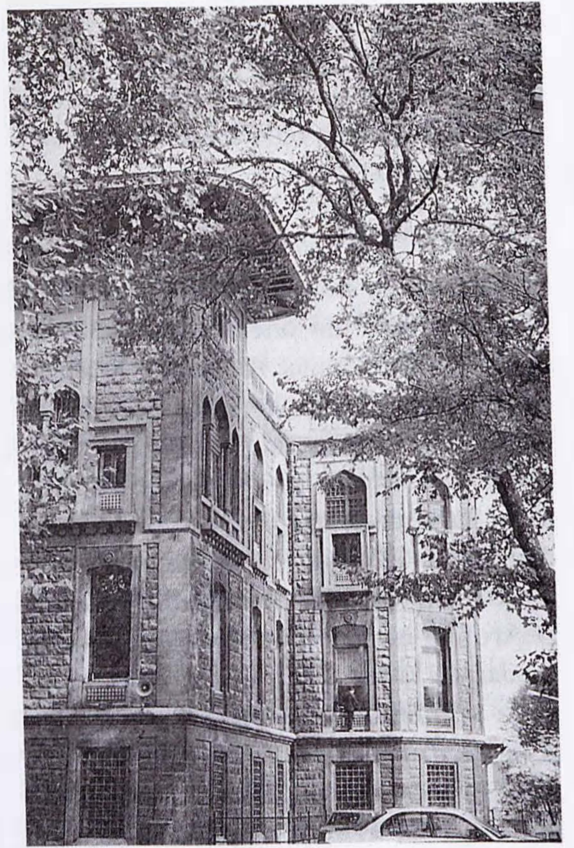
106) At Meydanı'nda Alman (Kaiser II. Wilhelm) Çeşmesi'nin açılış töreni.

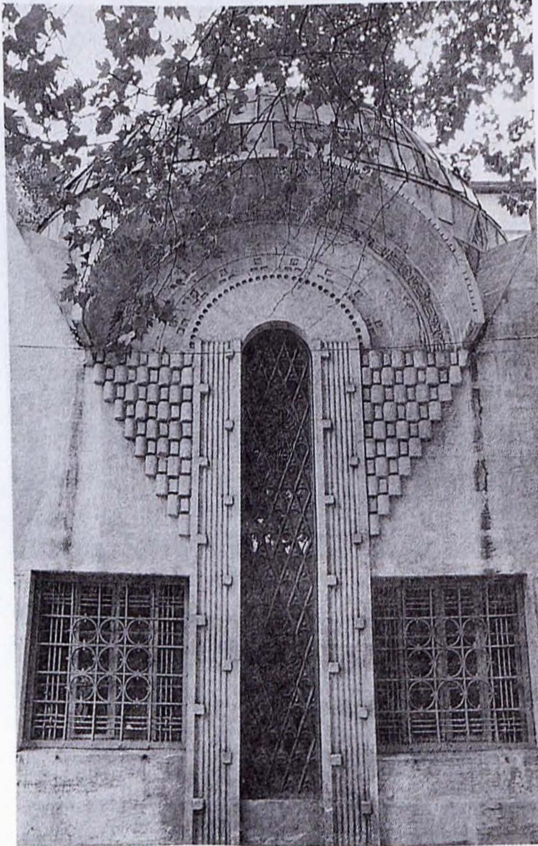
107) Vallaury, Düyun-u Umumiye Binası (sağ üstte).

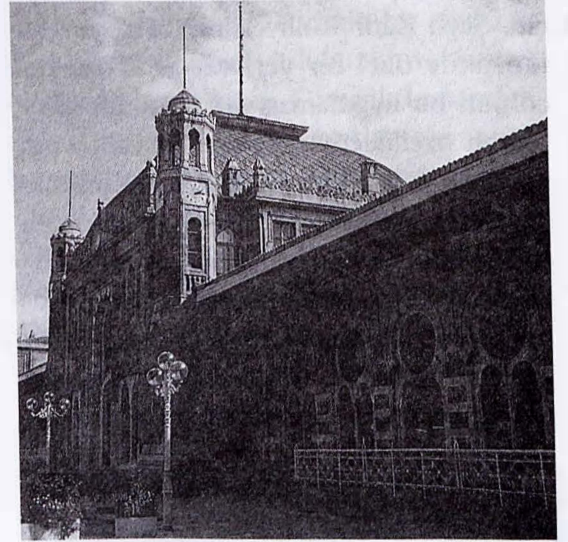
108) D'Aronco, Şeyh Zafir Türbesi. Sokak Cephesi (sol altta).

109) Sirkeci Garı'nın girişi.









moda Haliç'in diğer yakasına da sıçramıştır. Örneğin, adı dahi bu tarza uygun olan, Eminönü'ndeki Flora Han'ın frizlerinde, üst katlarda ve pencereleri tanımlayan unsur olarak gül motifi kullanılır. Pencere doğramaları ve demir parmaklıkları da şüpheye yer bırakmıyacak biçimde art nouveau karakteri taşır. 111

Art nouveau, Boğaz'a da yayıldı. D'Aronco'nun Kuruçeşme'de Emine Naciye Sultan için yaptığı bir hayli şatafatlı sarayda, Bebek'te Mısır Hıdivi için yaptığı sa-

hilhanede ve Tarabya'da İtalyan Sefareti'nin yazlığında, bu üslubu izlemek mümkündür. Bunlardaki ve kentteki birçok diğer binadaki art nouveau unsurlar giderek Boğaz'daki daha mütevazı yapılarda da yansıma bulmuştur. Sanat tarihçisi Godfrey Goodwin'in sözleriyle: "Art nouveau Boğaz'a bir bahçıvan gibi girdi. Birbiri ardına birçok bina, camlı ön kapıları koruyan ferforje papatya ve sarmaşıklarıyla bu modayı yansıtmaktadır."[55] Mimarinin bu yeni dili geleneksel konut mimarisiyle uyum içinde gibi görünüyordu. Art nouveaunun bu başarısının nedeni belki de İslami sanatın soyutlama diline üslup yakınlığıdır.

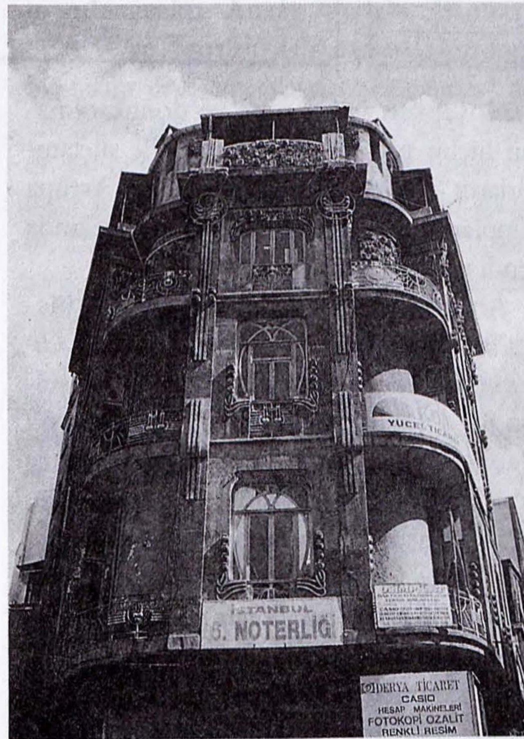
MİMARİDE ÜSLUP ARAYIŞI

Osmanlı başkentinde birçok ithal üslubun getirdiği mimari çoğulculuk Türk aydınlarında derin bir tedirginliğe yol açtı. Sinan gibi eski mimarların eserleriyle temsil edilen Osmanlı mimarisi bir övünç kaynağı idi. 19. ve erken 20. yüzyılın gelişmeleri ise bir çöküş, bir yozlaşma olarak algılandı. Osmanlı İmparatorluğu'nu kurtarma çabalarına koşut olarak Osmanlı mimarisini "kurtarmak" için çözümler gündeme geldi.

Batılılaşmış Osmanlı aydınları mimaride üslup meselesine taraflı yaklaşıyordu: Osmanlı mimarisi Avrupa'daki mimari araştırmalarının geliştirdiğine benzer bir terminoloji ve kurallarla yorumlanmalıydı. Bu tez, ilk defa Montani Efendi ile Boğos Şaşıyan Efendi'nin, padişahın emriyle 1873 Viyana Sergisi için hazırladıkları, *Usul-i Mimari-i Osmani* (veya *L'Architecture ottomane*) adlı eserde öne sürüldü. Türkçe, Fransızca ve Almanca yayımlanan bu çalışmanın amacı, Osmanlı mimarisinin üstünlüklerini yeniden gündeme getirerek, çağdaş mimarlara İstanbul, Edirne ve Bursa camileri gibi başyapıtları yeniden tanıtmaktı. Çalışmanın "Tarihi Özet" kısmında, en önemli anıtsal eserlere kısaca göz atıldıktan sonra, Osmanlı mimarisindeki çöküş dile getiriliyordu. Fransız mimar, mühendis ve sanatkârlarının etkileri Osmanlı mimarisini yozlaştıran etmenler olarak ele alınıyor, örnek olarak da Laleli ve Nurosmaniye camileri gösteriliyordu.[56] Osmanlı başkentinin 19. yüzyıl mimarları, bilinen her üslubu "bazen birer birer, bazen gülünç ve aciz bir gelişigüzellikte kullanmaya çalışmak, ama becerememek; dini ya da din dışı Os-



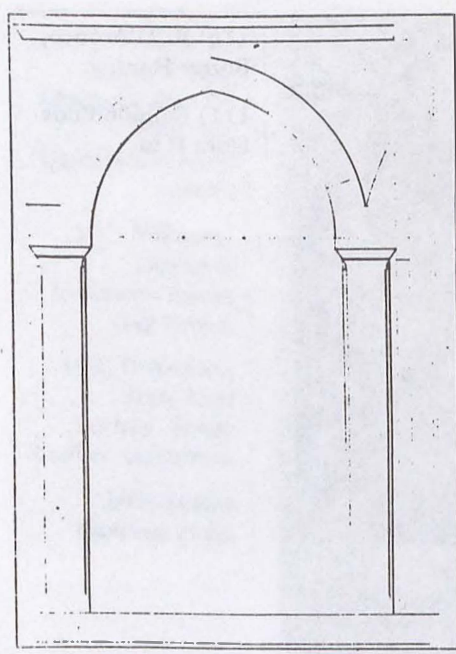
110) R. D'Aronco, Botter Hanı.

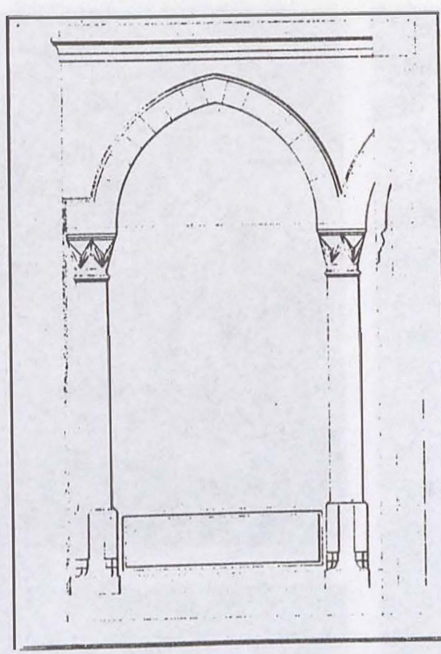


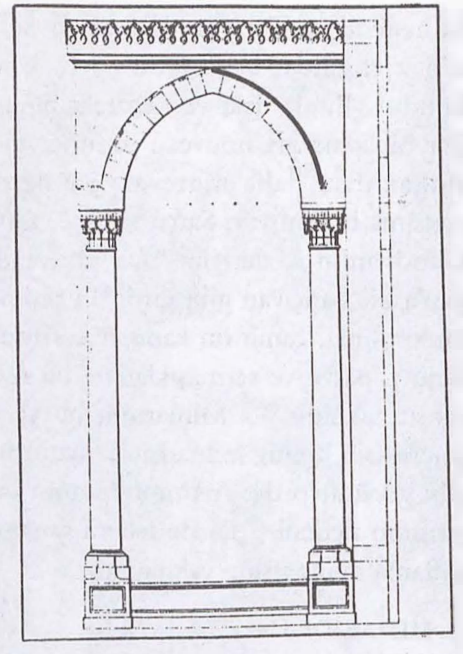
111) Eminönü'nde Flora Han.

55 Goodwin, age, s. 12.

56 Montani Efendi ve Boğos Şaşıyan Efendi (1873), s. vii ve 6-7. Nurosmaniye (1755) ve Laleli (1763) camileri Osmanlı mimarisinde barok elemanların ilk kullanıldığı eserler arasındadır.







112) Ordre échafriné. Montani Efendi ve Boğos Şaşıyan Efendi. *Usul-i Mimari-i Osmani* (1873).

113) Ordre bréchiforme.

114) Ordre crystallisé.

manlı yapıları için ucube ve donuk olmayan hiçbir tasarım üretememek"le suçlanıyorlardı.[57] Eğer Osmanlı mimarisi Avrupa üsluplarını taklit etmeyi sürdürürse yakında kendi yok oluşunu hazırlayacaktı.

Ancak, bu teze göre Sultan Abdülaziz'in saltanatında (*Usul-i Mimari-i Osmani*'nin yazılmasını emreden bizzat sultandı), Osmanlı mimarisinin "Rönesansı" olabilecek bir "milli sanat"ın ortaya çıkışı gibi bazı olumlu gelişmeler yaşanıyordu. Ne gariptir ki, neogotik unsurlarıyla Aksaray Valide Cami ve neoklasik cepheleriyle Çırağan Sarayı, bu "*école neo-turque*"ün öncüleri olarak görülüyordu.[58]

"Documents téchniques" başlıklı bölümde Osmanlı mimarisinin ana hatları açıklanmaya çalışılıyordu. Eserde, 1. yüzyılda yaşamış olan Romalı mimar Vitruvius'un modeli kullanılarak, Osmanlı mimarisi, eski Yunandaki dor, iyon ve korint üs-
112 luplarına tekabül eden "*ordre échafriné*",
113 "*ordre bréchiforme*" ve "*ordre crystallisé*"
114 olarak bölümlere ayrılıyordu. Bu bölünmelerin her biri ayrıntılı biçimde anlatılıyor, her bölümün sonunda Vitruvius'tan bazı deyişler ekleniyordu. Böylelikle, "*ordre échafriné*", galerilerin alt katları, dükkânlar ve büyük bir sadelik gerektiren binalar için öneriliyordu. "*Bréchiforme*" ciddi ve ağır bir üslup olduğundan sivil mimari için uygun değildi. "*Crystallisé*" ise hafif, hareketli ve nezih bir üslup olduğundan, sivil binaların iç mekânları için kullanılabilirdi.[59]

Çalışmanın başlıca iddiası Osmanlı üsluplarıyla geçmişte nice güzel binalar yaratıldığı ve bugün de kullanılmaları gerektiğiydi. Zira bunlar "kabaca klasik diye bilinen üsluplardan çok daha ince" bir anlayışın ürünüydüler. Osmanlı mimarisindeki ilkelerin bir doktrin haline getirilmesiyle, genel olarak sanata katkıda bulunulduğuna inanılıyordu.[60] Çalışmanın başlıca amacı, Osmanlı mimarisine Batı mimari üsluplarının geniş yelpazesi içinde yer açmak ve "neo Türk" üslubun belirli kurallar çerçevesinde çağdaş binalarda uygulanmasını cesaretlendirmekti.[61]

---

57 age, s. 7.
58 age, s. 7.
59 age, s. 15.
60 age, s. 17.
61 Bu ilkeleri uygulamaya geçirme yolunda ilk teşebbüs 1873 Viyana Sergisi'ndeki Osmanlı pavyonudur. *Basiret* gazetesinde çıkan iki makaleye göre, bu pavyon tipik bir Türk evini örnek almış ve Türk sanatkârları tarafından yapılmıştı. (*Basiret*, 14 Ramazan 1289/1872 ve 23 Cemaziyülevvel 1289/1872. (Cezar, [1971] s. 491-492'de zikredildiği şekliyle).

Başbakanlık Arşivi'nde II. Abdülhamid döneminin tarihsiz bir vesikası, "Milli Sanayi-i Nefise'nin İnkişafı ve İmkânların Tedarikine dair İmzasız Umumi Layiha" başlığını taşımaktadır. Bu raporda da Osmanlı mimarisinin son durumu değerlendirilmektedir.[62] Bu vesikaya göre, Osmanlı mimarisi Rum ve Ermenilerin eline geçtiğinden beri bir kriz içindeydi. 1603'te Eminönü'nde yapılan Valide Sultan Camii (Yeni Cami), özgün Osmanlı mimarisinin son örneği olarak görülüyordu. *Usul-i Mimari-i Osmani* gibi, bu raporda da Nuruosmaniye ve Laleli camileri, "rokay tabir olunan Fransız tarz-ı mimarisi" kullanıldığı için kötü örnek olarak gösteriliyordu. Ancak, *Usul-i Mimari-i Osmani*'den farklı olarak, Abdülaziz zamanında yapılan binalar övülmek şöyle dursun, örneğin Aksaray Valide Camii, ne Türk, ne Arap, ne de gotik olan melez bir üsluba yol açan "çirkin" bir yapı olarak tanımlanıyordu.

Rapor ayrıca "alafranga" tarzda inşa edilen konut mimarisini de eleştiriyordu. İddiasına göre bu yapıların ahşap ve kâgir örnekleri, Avrupa'yı görmüş olanların da tasdik edeceği gibi, gerçek "alafranga" değildiler. Raporda bu binalar çirkin, mahalli iklim ve ihtiyaçlara uymayan yapılar olarak niteleniyordu.

Osmanlı mimarisindeki çöküşe ise Müslüman mimarların yerini alan çoğunluğu gayrimüslim kalfaların sebep olduğu belirtiliyordu. İstanbul'da sistematik mimari eğitim verecek bir mimari mektebinin kurulmasıyla, bu sorun sekiz on yıl içinde çözümlenebilirdi. Ancak rapor imparatorluk genelinde uygulanacak bir mimari üslup önermiyordu.

1893 Ziraat ve Sanayi Sergisi'nde kullanılacak üslup meselesini ele alan bir vesika, Batılı ve İslami üsluplar arasındaki tartışmayı yeniden alevlendirdi.[63] Bundan evvelki iki tartışmada olduğu gibi, bu vesika da İstanbul'daki mimari akımları "kaide-i mimari"ye tabi olmamaktan dolayı eleştiriyordu. Fuarda kullanılacak üslubun, "Osmanlı", "Arap" veya "Mağrıbi", yani İslami olması isteniyordu. Ancak, oldukça yoğun pazarlıklardan sonra (vesika bu pazarlıktaki tarafların adını zikretmemektedir) bazı binaların İslami, bazı binaların ise Batı üslubunda yapılması kararlaştırıldı. Avrupa'da yayımlanmış kitaplardan, Rönesans uygun üslup olarak seçildi. 1893 fuarında benimsenecek mimari üslup üzerine yürütülen tartışmalar, Osmanlı mimarisindeki tartışma konularını oldukça teorik düzeyde kalan daha önceki tartışmalardan daha iyi yansıtmaktadır. Diğerlerinden farklı olarak bu tartışmanın sonucu uygulanacaktı. Ancak burada, "Roma", "Grek" ve "gotik" üslupların doğurduğu bir üslup diye tanımlanan "Rönesans" üslubundan ne anlaşıldığı çok da belli değildi. Bu çalışmayı gerçekleştirecek mimar başının seçimi ise karışıklığı büsbütün arttırdı: Görevin verildiği Raimondo D'Aronco'nun yapıtları ne yeni İslamcı ne de Rönesans üslubundaydı.

Bu konudaki son tartışmayı ise 20. yüzyılın başında, ünlü sanat tarihçisi Celal Esat başlatmıştı. Celal Esat'ın amacı Osmanlı mimarisinin mirasını ele geçirmek ve çağdaş uygulamalarda canlandırmaktı. Celal Esat, işe yabancı sanat tarihçilerinin paylaştığı İran, Arap ve Osmanlı sanatı arasında ayırım yapmama hatasının üzerine gitmekle başladı.[64] Osmanlı sanatı ve diğer gelenekler arasındaki farkları vurgulamak üzere, önce yabancı sanat ve mimarilerle Osmanlı sanatı arasındaki fark ve benzerlikleri konu alan bir dizi makale kaleme aldı.[65] Sonra Osmanlı sanat ve mi-

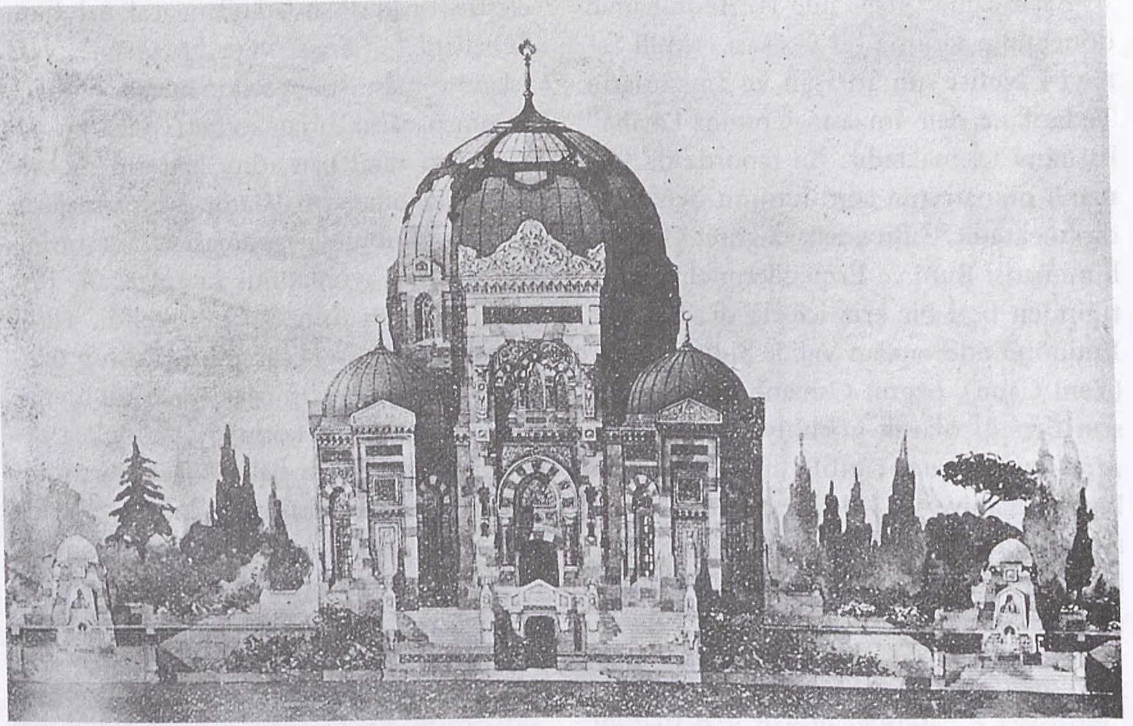
---

62 BBA, Yıldız, Kısım 14, Evrak 2022, Zarf 126, Kutu 10.

63 BBA Yıldız Kısım 31, Evrak 1933, Zarf 45, Kutu 82.

64 Celal Esat (1906).

65 Örneğin, "Garp Sanayi-i Nefisesi" 18 Aralık 1906'da *İkdam*'da yayınlanmış, bunu aynı yayında 24 Aralık 1906'da çıkan, "İran ve Türk Sanayi-i Nefisesi" makalesi izlemiştir.



115) Sanayi-i Nefise Mektebi öğrenci çalışması, bir türbe projesi, 1909 yıl sonu yarışması birincilik ödülü.

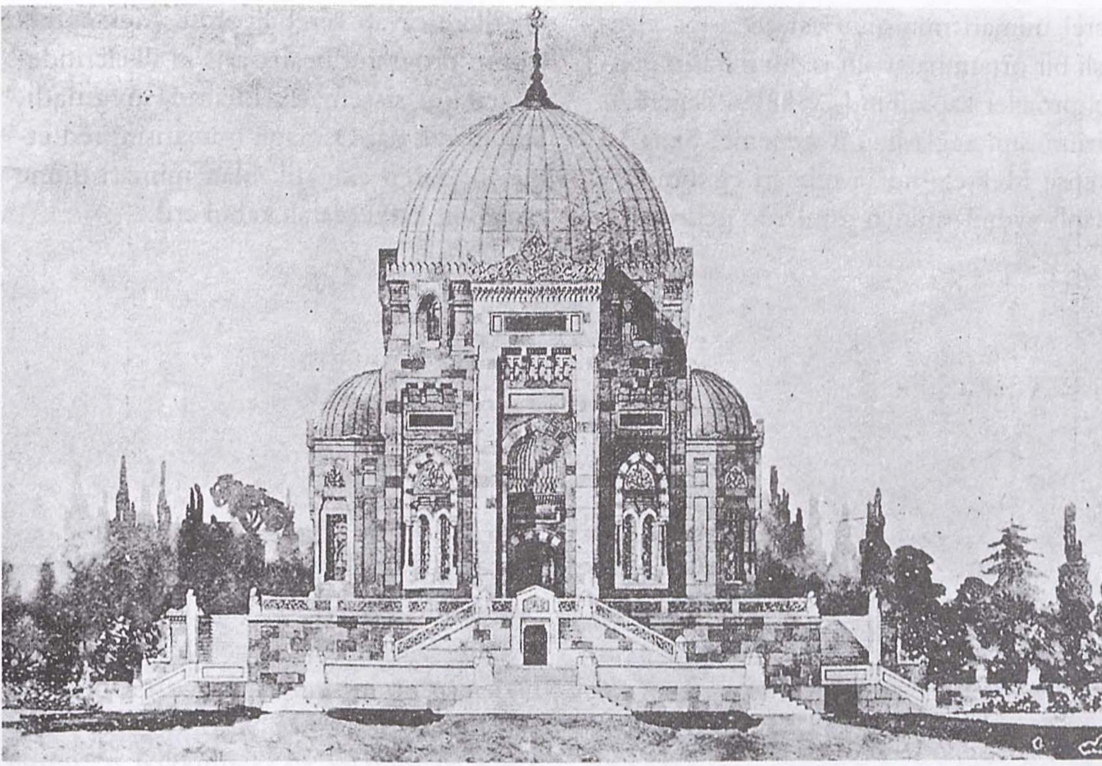
marisini anlamaya yardımcı olacak ve dolayısıyla çağdaş uygulamalarda daha başarılı olunmasını mümkün kılacak bir yöntem önerdi. "Osmanlı Mimarisi" başlıklı bir makalede 19. yüzyıl Fransız mimari otoritelerinden Eugène Emmanuel Viollet-le-Duc'ün bazı görüşlerini özetledi ve onun geliştirdiği fikirlerin evrenselliğini savunarak bunları Osmanlı mimarisine uygulamaya çalıştı.[66] Celal Esat'ın görüşlerine göre, Osmanlı mimarisinin temel kurallarını anlamanın tek yolu belli başlı eserlerin hassas ölçümlerini alıp, bunların son derece sadık çizimlerini yapmaktan geçiyordu. Osmanlı mimarisinin "kaide-i esasiye"si ancak bu çizimlerin bilimsel etütlerinden sonra ortaya çıkarılabilirdi. Çağdaş mimarlar, mimari bilimini araştırıp anlamadıkları için, Osmanlı eserlerinden gelişigüzel devşirilen unsurların kolajını yapmakla yetiniyorlardı. Celal Esat'a göre bu tam bir "taklit" idi ve kurallar bilimsel olarak keşfolunana kadar öyle kalmaya mahkûmdu.

Mimari üzerine yapılan bütün bu tartışmaların bazı ortak paydaları vardı. Hareket noktaları hep aynıydı: Osmanlı mimarisi bir çöküş içindeydi ve kurtarılmalıydı. Bütün öneriler mahalli mimarinin ıslahında hemfikirdi ve Batı modellerinin uygulanmasına karşıydılar. Ancak, Batı tarzı akademik ve bilimsel yöntemlerin kullanılması Osmanlı mimarisinin şanlı geçmişinin yeniden doğuşunu sağlayacağı için şiddetle savunuluyordu. Türk mimarlarının yetiştirilmesinde ise eğitim en kritik mesele olarak görülüyordu.

Sonuçta hemen bir düzelme olmadı. Gene de Tanzimat'ın genel eğitim reformunun ürünü olarak 1881'de İstanbul'da Batı tarzı Sanayi-i Nefise Mekteb-i Alisi kuruldu. İki sene sonra, bir mimari programını da içeren, Hendese-i Mülkiye Mektebi açıldı. Mimari eğitimi böylelikle yeni bir önem kazanıyor, geleneksel yetiştirme yöntemlerinden keskin bir farklılaşmaya giriyordu.

Tanzimat reformlarına kadar, mimari eğitimi, saraya ait binaların yapım ve onarımı ile diğer resmi yapı işlerini yürüten Hassa Mimarları Teşkilatı'nın himayesinde yürütülüyordu. Aynı zamanda teşkilat, usta-çırak ilişkilerine dayalı bir eğitim kurumuydu. Bu kurum, Tanzimat reformla-

66 Celal Esat (1907).



116) Sanayi-i Nefise Mektebi öğrenci çalışması, bir türbe projesi, 1909 yıl sonu yarışması ikincilik ödülü.

rından sonra işlevlerinin değişik nezaretler tarafından paylaşımı, özellikle de Umur-u Nafia ve Ticaret nezaretlerinin ortaya çıkışından sonra dağıldı.[67] Bunun sonucu olarak, Sanayi-i Nefise Mektebi'nin kuruluşuna kadar kırk yıl boyunca mimari eğitimi verilemedi.

Hendese-i Mülkiye Mektebi'nde mimari ile mühendislik arasında ayırım yapılmamış, ancak Sanayi-i Nefise Mektebi'nde mimari kendi başına bir alan olmuştur. Sanayi-i Nefise Mektebi üç ana bölümden oluşmaktaydı: Resim, heykel ve mimari. Mektebin ilk kayıtlı öğrenci sayısı yirmi iken bu sayı hızla artmış, 1895 yılına geldiğinde 198'e ulaşmıştı. Mektebin başlıca hocası Antoine Vallaury idi.[68]

Mektebin 1893 sene sonu sergisinin *Levant Herald*'da yer alan tasviri, eğitimin Batılı standartlara göre yapıldığını göstermektedir:

> ...öteki tarafta ünlü mimar M. Vallaury'nin öğrencilerinin eserleri sergilenmektedir. Bunların tümü çarpıcıdır; toplam yirmi öğrencinin arasında iki Türk, iki Rum ve on altı Ermeni vardır. Eserlerin altındaki Türkçe etiketlerden, birincilik mükafatının bir gümrük binasının planı ve röleve çalışması için Karabet Ehraçiyan'a verildiğini, ikinciliğin ise bir saray planı ve elevasyonu için Totos Toramanyan'a gittiğini görüyoruz. Ayrıca mansiyon alan çalışmalar arasında, Boğos Haberyan, Süleyman, Levon Ekserciyan ve Mehmet Alaeddin isimleri göze çarpmaktadır. Ayrıca yaklaşık kırk kadar mimari çalışması vardır ki bunların hepsinde büyük yetenek ve liyakat görülmektedir. Bu çalışmalarda görülen düzenlilik ve teknik ayrıntılardaki titizlik, bunların birer plan kopyası olmadığı aksine öğrencilerin hocaları tarafından vazife olarak verilen bina tarzına müsait şekil, mikyas ve tefrişat direktiflerini gösterdiği anlaşılınca eserlerin kıymeti daha iyi anlaşılır. Bunların arasında tiyatro, saray, vs. vs. birçok plan vardır ki hepsi harikulade bir marifet ve cevher teşhir etmektedir.[69]

Dünyanın birçok yerinde olduğu gibi, İstanbul Sanayi-i Nefise Mektebi'nde de Paris Ecole des beaux-arts yöntemleri ve değerleri benimsenmişti. Beaux-arts'ın kendi içinde meşruiyet kazanma sürecine giren eklektik sanat anlayışı, İstanbul'daki bu yeni kurumun da eğitim felsefesine dahil edildi.[70] Birçok üslubu deneme isteği

67 Turan (1964), s. 157-179.

68 Cezar, age, s. 452-466.

69 *The Levant Herald* ve *Eastern Express*, 24 Temmuz 1893.

70 Örneğin, bkz. J. Gaudet'nin *Eléments et théorie de l'architecture* (1894).

yerel mimari mirasının çalışılmasına elverişli bir ortam hazırladı ve bu mirasın güncel projeler kapsamında yeniden değerlendirilmesini sağladı. Bu nedenle, Sanayi-i Nefise Mektebi'ndeki mimari eğitimi Osmanlı aydınlarının o günlerde getirdikleri önerilere cevap verebiliyordu. Mektepteki eğitim programı beaux-arts'ın ilkelerindeki açıklığı sistematik biçimde uyguladı.
Son olarak da, Osmanlı mimarisini red et- 115
meyip, zaten eklektik olan mimari diline 116
renkli bir katkı olarak kabul etti.

7

SONSÖZ

İstanbul'un denizden görünüşü her zaman insana ilham kaynağı olmuştur. Seyyahların notları hep kentin denizden görünüşünün göz kamaştırıcı ihtişamıyla açılır. Edmondo de Amicis'in "sevgili İstanbul"u hakkındaki ilk izlenimleri biraz aşırı duygusal olsa da, 19. yüzyıl sonu İstanbul'unun muhteşem kent imajını yansıtır:

> Sağda Galata, önünde bir direkler ve bayraklar ormanı; Galata'nın üstünde Pera, gökyüzüne karşı Avrupa sefarethanelerinin muhteşem siluetleri; önde iki yakayı bağlayan ve üzerinde iki zıt hayatın renk cümbüşünün gidip geldiği köprü; solda, yedi tepe üzerine serpiştirilmiş, her tepesi kurşun kubbeli ve altın alemli devasa bir camiyle taçlandırılmış İstanbul... Mavi ve gümüşün en ince tonlarının eridiği gökyüzü, bütün bunlara muhteşem bir zemin oluştururken, üzerindeki mor, küçük şamandıralarla gökyakut bir suyun titreyerek yansıttığı beyaz narin minareler, kubbeler, güneşte parlamaktadır. Yoğun yeşillikler kütlesi sabahın ilk ziyalarında adeta dalgalanıp gerinmektedir... Bunun dünyanın en güzel manzarası olduğunu inkâr etmek herhalde en büyük kabalık, hatta Tanrıya ve nimetlerine karşı en büyük nankörlük olacaktır. Ve kesindir ki daha güzel herhangi bir şey insanoğlunun haz alma kabiliyetinin fevkindedir.[1]

Ancak, her seyyahın karaya ayak basar basmaz keşfettiği bir başka gerçek daha vardı ki, o da kentin denizden görünüşünün yanıltıcı olduğuydu. İstanbul yorgun ve bakımsızdı. Yangınlarda tahrip olan birçok mahalle uzun süre yeniden imar edilemiyordu. Uzaktan parıltılı görünen anıtlara yakından bakıldığında birçoğunun tamire muhtaç olduğu görülüyordu. Birçok zengin aile, Haliç'in öteki yakasındaki yeni mahallelere taşınmıştı. Geride bıraktıkları konaklar ise bölünüp düşük gelirli ailelere kiralanıyordu. İnşaat faaliyeti Galata tarafına geçmişti ve birkaç iş hanı veya kâgir konak dışında İstanbul tarafında yeni inşaat
yapılmıyordu. Muhteşem eski kent peyder- 117
pey çalışan sınıflara terk ediliyordu.

Galata'nın hikâyesi ise farklıydı; burası 118
imparatorluğun çağdaş ve Batılılaşmış hayatının merkeziydi. Galata'ya denizden bakıldığında düzenli çizgileriyle yüksek ve görkemli binaların silueti görülürdü. Galata'nın genel karakterini o dönemin bir Osmanlı yazarı şöyle tanımlar: "Binalarının birçoğu yeni ve kâgir olduğundan denizden görünüşü pek güzeldir, ancak sokakları dar ve eğri büğrü olduğundan içi o kadar hoş değildir".[2] Yüzyılın sonunda kenti ziyaret eden İngiliz seyyah W. H. Hutton, Galata ve Pera'nın Avrupalı görünümünü "bir Batı kaplaması" diye niteliyor ve Pera'nın "uygarlığın fakir bir uç karakolu" olduğunu söylüyordu. Hutton, 19. yüzyıl İstanbul'unun geçirdiği değişiklikleri gerçeklerin üzerine çekilmiş ince bir perde olarak görüyordu: "Bütün değişikliklere rağmen, İstanbul hâlâ karanlık çağların bir kentidir. Her an perde düşüp

1 De Amicis (1896), 1, s. 29-31.
2 Mehmet Raif (1896), s. 395.



117) 1900'lü yıllarda İstanbul'un Galata Köprüsü'nden görünüşü. Köprünün ucunda Yeni Cami görünüyor.

trajik bir dehşet salınesi ortaya çıkabilir. Bir yandan da Batı uygarlığının grotesk bir taklidi yaşanmaktadır".[3]

Her ne kadar yazarın "dehşet" kavramı Batılı olmayan kültürlere önyargılı yaklaşımın ürünüyse de, söylenenlerde gerçek payı vardır. Galata ve Pera'nın biçimsel karakteri, bırakın imparatorluğun geri kalan topraklarını, başkentin nüfusunu oluşturan çoğunluğun yaşam biçimiyle uyum içinde değildi. Ancak, sosyal ve ekonomik modelleriyle ithal edilen Batılı çehre, çok küçük bir azınlığın kucakladığı değerler o denli yerleşmişti ki İstanbul'u ikili bir kente dönüştürerek imajına güçlü, yeni bir parça katmıştı; Haliç'in bir yakasında İstanbul, diğerinde Galata vardı artık.

Türkler Pera'da yabancı ve mahçup gözlemciydiler. De Amicis'in sözleriyle:

Burada, Rum, İtalyan, Fransız züppeleri, tüccar asilzadeleri, muhtelif yabancı delegasyon memurlarını, yabancı bahriye subaylarını, elçilik maiyetlerini ve her milletten kuşkulu simaları görmek mümkündür. Türk erkekleri, kuaförlerin vitrinlerindeki balmumu mankenlere hayranlıkla bakmakta ve kadınlar şapkacı dükkânlarının önünde ağzı açık duraklamaktadırlar. Avrupalılar burada başka yerlere nazaran daha yüksek sesle gülüşüp, sokak ortasında şakalaşırlar. Bu arada Türkler, sanki yabancı bir memleketdeymiş gibi, başlarını İstanbul tarafindaki kadar dik tutamamaktadırlar.[4]

İstanbul ile Galata arasındaki tezat o derece çarpıcı bir hale gelmişti ki konuya birkaç defa II. Abdülhamid'in dikkati çekilmişti. 1879'da kendisine sunulan, "Galata ve Pera'nın mamuriyetine nazaran İstanbul tarafının harap hali" başlıklı bir raporda şu satırları okuyoruz:

Nefsi İstanbul şehriyle Galata ve Beyoğlu'nun gerek ebniye ve gerek intizam cihetiyle farkı pek ziyade göze çarpacak derecede olup meselâ Dersaadet'te kâgir olarak küçük ve büyük pek adi surette yapılmış 300 adet hane mevcut ise Galata ve Beyoğlu'nda kıymetli ve ekserisi müzeyyen olarak birkaç bin hane mevcuttur ve Avrupa'nın ikinci ve üçüncü derecede bulunan şehirlerinde asar-ı medeniyet olarak görülen şeylerin pek çoğu Beyoğlu'nda görül-

3 Hutton (1904), s. 225-28.
4 De Amicis, age 1, s. 93-94.



mekte olup İstanbul'da ise bir küçük memlekette bile vücudu elzem olan otel denilen misafirhane bile bulunmadığından Rumeli ve Anadolu taraflarından maslahata Dersaadet'te vurud eden eşraf ve erkân Beyoğlu'nda kâin otellerde oturmağa mecbur olmaktadır ve böyle bir asr-ı medeniyette İstanbul sokakları halen zulmette kalıp halkın Çin'de olduğu gibi fenerlerle gezmesi ve Galata ve Beyoğlu'nda gazla tenvir olunmuş bulunması ne surette calib-i nazar-ı dikkat olduğu malumdur.

Galata ve Beyoğlu taraflarında birkaç kere vuku bulmuş olan başlıca hariklerde müteharik olan haneler arsalarında bugünkü gün hiçbir arsa-i haliye kalmayıp cümlesi kâgir olarak inşa kılınmış ve halbuki İstanbul'da bundan elli sene evvel mukaddem vuku bulmuş olan Cibali ve ahiren vuku bulan Hocapaşa ve Aksaray hariklerinde müteharik olan haneler arsalarından pek çokları hali bulunduğu maateessüf görülmektekir.[5]

İstanbul'un harap görünüşü hükümdarları o denli rahatsız etmişti ki başkenti modern standartlara kavuşturmak için birçok girişimde bulunulmuştu. Bu çalışmanın muhtelif bölümlerinde görüldüğü gibi, Tanzimat sonrası Osmanlı reformcuları İstanbul'un üç ana sorunu olduğunda görüş birliği içindeydiler: Düzensiz sokak dokusu, bölünmüşlüğü ve köhneliği. Bu sorunlar yüzünden, Osmanlı'nın Batıcı bürokratlarının nazarında modernliğin ve gelişmişliğin simgesi haline gelmiş olan Batı kentleriyle kesin bir tezat yaşanıyordu. Avrupa tarzı reformlar uygulayarak imparatorluğu "kurtarmak" ilkesine uygun olarak, İstanbul Batı ölçütlerine göre modernleştirilmeliydi. Reformcuların ortak görüşlerine göre modernleşme, kent dokusuna düzenli bir görünüm kazandırmak, başkentin çeşitli semtleri arasında iletişimi sağlamak ve kentin görünümünü güzelleştirmekle sağlanabilirdi.

Bu sorunların çözümleri iç içe girmişti. Sokak dokusunun düzenlenmesi, eğri büğrü, birçok çıkmazı olan kısa sokakların yerine, birbirleriyle bağlantılı, düz, açık ve aynı genişlikte arterlerin yaratılması demekti. Ayrıca tek tip bir mahalle dokusu

118) 1900'lü yıllarda Galata'nın Eminönü'nden görünüşü.

5 BBA, Yıldız, Kısım 18, Evrak 94/24, Zarf 94, Kutu 4.

yaratmak için yeni bina nizamnameleri uygulamaya konuldu. Düzenleme sahillerin harap binalardan arındırılarak geniş rıhtımların yapılmasını da içeriyordu.

Bu çalışmalar başkentin belli başlı odak noktalarına ulaşımın kolaylaşmasını sağladı. Modern taşıt sistemlerinin kurulmasıyla ulaşım daha da kolaylaştı. Yeni açılan veya genişletilen ana arterlerin üzerinde işleyen tramvay hatları, İstanbul ve Galata'nın dağınık semtlerini birbirlerine bağladı. Haliç'in üzerinde yapılan iki köprü, iki yaka arasında ulaşımı kolaylaştırdı. Kentin coğrafi olarak birbirinden kopuk bölgelerinin, İstanbul, Galata, Üsküdar ve Boğaz köylerinin bağlantıları ise Şirket-i Hayriye vapurları sayesinde sağlandı. Yeni geniş rıhtımlar deniz ulaşımını kolaylaştırdı.

Kentin görünümünü güzelleştirmek ise bu çalışmaların nihai adımı olarak gündemde yer aldı. Bu konuda en gözde modeller Avrupa başkentleriydi. Tanzimat Meclisi 1839'da bu noktayı açıkça dile getiriyordu: "Dünyanın tabiat güzellikleri bakımından en güzel şehri olan İstanbul'un mahirane bir tezyini yapılırsa, şüphesiz Avrupa'nın güzel şehirleri arasında en güzeli olacaktır."[6]

Osmanlı yönetici elitine göre, güzellik kent tasarımında "düzenlilik" demekti. Kentin imajının yenileşmesi hakkında hazırlanan hükümet raporlarında kullanılan anahtar kavramlar her zaman "süsleme", "düzenleme" ve "yolların genişletilmesi" olmuştur.

Avrupa kentlerinin güzelliğine erişme, hatta onları geçme yolunda en önemli adım, Joseph Antoine Bouvard'ın, kentin belli başlı bölgelerini Avrupa mimari ve kent tasarımı prototiplerine göre yenilemeyi öneren projesinde atıldı. Bouvard'ın projesinin kâğıt üzerinde kalması, salt maddi kaynakların yetersizliğinden değil, aynı zamanda başkentin bu denli köklü değişimlere henüz hazır olmamasından kaynaklandı. Avrupa'dan ithal edilen kent tasarım ilkeleri parça parça uygulandıklarında var olan dokuya oldukça sancısız biçimde uyum sağlamıştı. Ancak daha radikal bir müdahale, gelenek ve mirasına hâlâ sıkı sıkı sarılan bir kentte henüz mümkün değildi. Tanzimat reformlarının getirdiği sosyal değişim, toplumun geleneksel tabakalarına ancak tedricen nüfuz edebiliyordu ve İstanbul'un kent dokusundaki yavaş dönüşüm de bu gerçeği yansıttı.

1838 ile 1908 arasında yaşanan yeniden tasarım ve yeniden inşa projeleri yöneticilerin iddialı hedeflerine ulaşamadı belki, gene de kent dokusunda kalıcı değişiklikler görüldü. En yoğun imar faaliyeti 1850'lerin sonu ile 1870'ler arasında, İstanbul'da ITK'nin ve Galata'da Altıncı Daire'nin denetiminde gerçekleşti. Bu yıllarda başkent, Divanyolu, Karaköy-Ortaköy caddesi ve Taksim-Şişli bağlantısı gibi ana arterler edindi.

Geri kalan sokak dokusunun düzenlenmesi, yangınlar sonrasında oldu. Bu düzenlemeler genellikle yanan bölge ile sınırlı kalmış, çoğu kez yeniden inşa edilen mahallelerin çevreleriyle bağlantıları ihmal edilmişti. Çevrelerindeki labirentvari dokunun içinde bu bölgeler sınırları belirsiz, dik açılı caddeleriyle tecrit edilmiş adacıklar halinde idiler. Kent formunu etkileyen bir diğer unsur da, yeni nizamnameler sayesinde getirilen kent ışıklandırması ve temizlik gibi modern belediye hizmetleridir.

Haliç'in iki yakası, kent reformundan eşit olarak yararlanmadı. Galata uluslararası bir ticaret merkezi olarak yeni düzenlemelerden daha büyük pay aldı ve modern bir görünüm edindi. Osmanlı başkentinin daha geleneksel İstanbul tarafıyla Batı'ya dönük Galata arasındaki ikili yapısı, Saigon'dan Delhi'ye, Kahire'den Rabat'a sömürge devrinin kentlerini hatırlatmaktadır. Sömürgecilerin olağan uygulaması genellikle eski kentlerin yanı başında Batı normlarına uyan bir kent yaratmak ve eski kenti "yerlilere" bırakmaktı. Birçok sömürge

6 Ergin (1927), s. 29.

kentinde, eski ile yeni mahalleler arasında bir "tampon bölge" (*cordon sanitaire*) bırakılırdı.

İstanbul bir sömürge kenti değildi. Gene de, Batılı devletlerin Osmanlı İmparatorluğu üzerinde artan denetimleri, sömürgelere has bazı kent tasarım uygulamalarının İstanbul'a da yansımasına yol açtı. İlk bakışta 19. yüzyıl Osmanlı başkenti hem Batılı hem geleneksel bileşenlere sahipti. Ancak, sömürge kentlerinden farklı olarak, yerli nüfusun geleneksel kente hapsedilmesi söz konusu olamazdı. Haliç'in kuzeyinde de birçok Müslüman mahallesi vardı -bunun nedeni de Galata'nın yoktan varedilmiş bir semt değil, mevcut olan bir semtin gelişmesi sonucu ortaya çıkışıydı. Aynı nedenle Galata'da da sömürge kentlerinde görülen düzenli bir sokak dokusu yoktu.

İlk bakışta İstanbul tarafıyla Galata arasında, Haliç'in fiziki bir engel oluşturduğu izlenimi edinilebilirse de, asla bir *cordon sanitaire* değildir. 19. yüzyılın köprüleri Haliç'in iki yakası arasında hayati bağlantıyı temin ediyor ve İstanbul'un bir bütün olarak gelişmesine katkıda bulunuyordu. Dahası, kent reformu ve kent yaşamını kolaylaştırıcı hizmetler İstanbul yakasından esirgenmiyordu. Sömürge kentlerinde görülmedik biçimde, kent hizmetlerinin en azından geleneksel bölgenin belli başlı mahallelerine götürülmesine özen gösteriliyordu.

Böylelikle 19. yüzyıl Osmanlı başkenti, sömürge kentlerine özgü gelişme kalıbına uymamakla birlikte, çağdaşı Avrupa kentlerine de benzemiyordu. Her şeyden önce, İstanbul'un mimari mirası sayesinde silueti, Batı başkentlerinde görülmesi mümkün olmayan birçok caminin kubbe ve minareleri tarafından çiziliyordu. (İstanbul tarafındaki kadar çarpıcı olmamakla birlikte Galata tarafında da -özellikle sahil şeridinde- birçok cami vardı.) İkinci olarak kentin sokak şebekesine hâlâ tümüyle düzen getirilememişti. En yeni arterler bile Avrupa başkentlerininki kadar geniş ve uzun olmadığı gibi, yollar boyunca sıralanan binalar, Avrupa'daki emsalleri gibi beş-altı katlı ve tek tip değildi. Üçüncü olarak, yapı malzemeleri değişikti: Başkentin özellikle İstanbul tarafında, evlerin çoğunluğu hâlâ ahşaptı.

Bu nedenle Osmanlı başkenti 1838 ile 1908 arasında benzersiz diyebileceğimiz bir gelişme çizgisi izledi. Yapılan işlerin ve uygulanan politikaların niteliği kentin geleceğini büyük ölçüde etkiledi. Önce Jön Türkler, sonra Türkiye Cumhuriyeti ilham kaynağı olarak Batıya bakmaya devam ettiler. Saltanatın ilgasından az sonra, İstanbul Şehremini Emin Bey, Paris'in 19. yüzyılda yeniden imarı hakkında bir kitabın çevirisini *Şehircilik* başlığıyla yayımladı.[7] Emin Bey önsözünde, bütün modern kentlerin öncüsü olan Paris'in, şehircilik bilimi açısından, Türkiye'nin kentlerinin yeniden düzenlenmesinde emsal olarak incelenmesinin önemine dikkat çekiyordu. Amaç bir kez daha, Türk kentlerini Paris'in "seviye-i intizam"ına kavuşturmaktı.

Tanzimat sonrası dönemin geleneği olan Avrupalı uzmanlara başvurma âdeti Cumhuriyet döneminde de sürdürüldü ve Türkiye'nin kentlerini modernleştirmek üzere birçok Avrupalı uzman davet edildi. İstanbul'un gelişmesini "nâzım planlar"la denetim altına almak için ilk çaba 1930'larda görüldü.[8] Bu ilk danışmanlar heyeti Fransız ve Almanlardan oluşuyordu: Alfred Agache, Herman Elgötz, H. Lambert ve Martin Wagner'in kent planlamasında temel konular olan, büyüme, ulaşım, tarihi korumacılık ve bölgelerin oluşturulması gibi alanlardaki önerileri uygulanmadı, ancak raporları günümüze kadar geldi. Öte yandan, 1936 ile 1951 arasında İstanbul'da bulunan Fransız mimar ve plancı

7 Jouaillan'ın bu kitabının tercümesi İstanbul'da yayınlanmıştır. Üzerinde yayın tarihi gözükmese de Cumhuriyetin ilanından sonra, ancak harf devriminden önce, yani 1923 ile 1927 arasında yayınlanmış olmalıdır.

119) H. Prost'un planı (1937).

Henri Prost hayati bir rol oynamıştı.
119 Prost'un İstanbul için geliştirdiği projenin bazı bölümleri halen yürürlüktedir. Prost'un planı bu kitapta ele alınan değişik devirlerdeki birçok konuyu içermesi açısından da ilginçtir. Örneğin, İstanbul için önerdiği karayolu ağı, von Moltke'nin 1839 planını hatırlatmaktadır; Teodosios Surları'na paralel giden arter, 1900 yılında bir Ringstrasse (çevreyolu) yapılması için öne sürülen noktaları hatırlatır. Bir diğer örnek, Prost'un önerdiği Galata Köprüsü-Beyazıt bağlantısının, Gavand'ın 1876 yılında düşündüğü metro sistemine benzerliğidir.

Planlamada ikinci dalga 1950'lerde yaşandı. Bu aşamada görüşlerine başvurulan uzmanlar, Alman plancı Hans Högg ile İtalyan plancı Luigi Piccinato'dur.[9] Högg'ün çalışmaları özellikle mekânsal kullanım esasına göre ayrışmanın önemine değinirken, Piccinato'nun planı daha genel, bölgesel bir yaklaşım içeriyordu. 20. yüzyılın ikinci yarısında Türk plancı ve mimarlar İstanbul'un planlamasıyla daha doğrudan meşgul oldular. 1950'lerden sonra yaşanan, kentin o zamana kadar görülmemiş oranda büyümesi, kent planlamasının mevcut sorunlarına yeni bir boyut ekledi.

Tanzimat'ın ilanından bu yana 150 yıldan fazla bir zaman geçti. Bu uzun süre zarfında kentte ulaşım ağı geliştirildi, yeni yollar ve meydanlar açıldı, çıkmaz sokaklar neredeyse tümüyle ortadan kalktı, İstanbul ve Galata tarafının sahillerinin büyük bölümü düzene sokuldu, en ücra mahallelere çağdaş ulaşım götürüldü ve yapılaşma neredeyse tamamen kâgire (bugün beton anlamına geliyor) dönüştürüldü. Beton yapılaşmanın kalitesizliği nedeniyle yeni binaların bile harap ve tamamlanmamış bir görünümü vardır. Haliç'in iki ya-

8 Cumhuriyet devrinde İstanbul için geliştirilen planlar için bkz. Duranay, Gürsel ve Ural, (1972), s. 65-109.

9 age, s. 84-93.

kası arasındaki karşıtlık günümüze kadar gelmiştir. İstanbul ve Galata hâlâ değişik görünümdedirler: İstanbul'un silueti cami ve külliyelerin kubbe ve minareleriyle belirlenmeye devam ederken, Galata tarafının Batılı görünümü bazıları yirmi katı aşan binaların inşasıyla daha da belirginleşmiştir.

Bugünün İstanbul'u devasa bir alana yayılmıştır. Kent sınırları artık Teodosios Surları'yla belirlenmiyor, batıya doğru uzanıyor. Son otuz yıldır oluşan yeni yerleşmeler Haliç'in iki yakasında da 19. yüzyıl kent sınırlarının kilometrelerce ötesine geçti. Bu gelişme çok çabuk ve çoğu kez organik oldu; sonuç bir kez daha düzensiz yerleşme kalıplarıydı.

19. yüzyıl kentinin sorunları bugün de devam ediyor, ilk plancıların hedefleri de. 20. yüzyıl plancıları hâlâ 1836' da Reşid Paşa'nın imparatorluğa getirdiği "intizam" kavramını oturtmaya çalışıyorlar.

KAYNAKÇA

OSMANLI ARŞİVLERİ

Başbakanlık Arşivi (BBA), İstanbul
İrade
Dahiliye
Hariciye
Meclis-i Mahsus
Meclis-i Vala
Şehremaneti
Şura-i Devlet
Yıldız
Cevdet
Belediye
İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi
Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi
Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi

GAZETELER

İkdam
Journal de Constantinople
La Turquie
Le Moniteur Oriental
The Levant Herald

BASILMIŞ KAYNAKLAR

Adshead, S.D. *Town Planning and Town Development*. Londra, 1923.

Amicis, E. de. *Constantinople*. 2 cilt, Philadelphia, 1896.

Arel, A. *Onsekizinci Yüzyıl İstanbul Mimarisinde Batılılaşma Süreci*. İstanbul, 1975.

Barey, André. "İstanbul, 1453-1980," *Archives d'architecture moderne*, 23, 1982.

Barkan, Ö. L. ve E. H. Ayverdi. *İstanbul Vakıfları Tahrir Defteri*. İstanbul 1970.

Batur, A.; A. Yücel; ve N. Fersan. "İstanbul'da Ondokuzuncu Yüzyıl Sıra Evleri," *Orta Doğu Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Dergisi*, Güz 1979, s. 185-205.

Baysun, C. "Mustafa Reşit Paşa'nın Siyasi Yazıları," *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, 11 Eylül 1960, 15, s. 124-25.

Benevolo, L. *The Origins of Town Planning*. Cambridge, Mass., 1971.

Berkes, N. *The Development of Secularism in Turkey*. Montreal, 1964.

Beylié, L.M.E. de. *L'Habitation byzantine*. Grenoble, 1902.

L'Habitation byzantine, supplément. Grenoble, 1903.

Bilge, Z. *İstanbul Rıhtımları Tarihçesi*. İstanbul, 1949.

Celal Esat, "Osmanlı Mimarisi," *İkdam*. 3 Ocak 1907.

——— *Eski İstanbul*. İstanbul, 1909.

——— *Eski Galata ve Binaları*. İstanbul, 1911.

Cezar, M. *Sanatta Batıya Açılış ve Osman Hamdi*. İstanbul, 1971.

Choay, F. *The Modern City*. New York, 1969.

Ciner, S. *Son Osmanlı Devri Ahşap Konutlarında Cephe Bezemeleri*. İstanbul, 1982.

Clark, E. C. "The Ottoman Industrial Revolution," *International Journal of Middle East Studies* 5, 1975, s. 65-76.

Collins, G. R. "The Ciudad Lineal of Madrid," *Journal of the Society of Architectural Historians*, Mayıs 1959, s. 38-53.

Cuers, F. de. "J.A. Bouvard," *The Architectural Record*, Temmuz 1900-1901, s. 290-312.

Çavdar, T. *Türkiye'de Liberalizmin Doğuşu*. İstanbul, 1982.

Dagron, G. *Naissance d'une capitale.* Paris, 1974.

Duhani, S. Naum. *Vieilles gens, vieilles demeures, topographie sociale de Beyoğlu au XIXème siecle.* İstanbul, 1947.

Duranay, N., E. Gürsel ve S. Ural. "Cumhuriyetten Bu Yana İstanbul Planlaması," *Mimarlık* 7, 1972, s. 65-109.

Düstur. Birinci Tertib. c.2 (İstanbul, 1289/-C.1872), c. 3 (İstanbul 1293/1876), c. 4 (1299/1881), c. 5 (İstanbul, 1304/1888), c. 6 (Ankara, 1939).

Egli, E. *Sinan.* Zurich, 1954.

Ergin, O.N. *Mecelle-i Umur-ı Belediye* 5 cilt, İstanbul, 1914-22.

——— *Şehreminleri.* İstanbul, 1927.

——— *İstanbul'da İmar ve İskan Hareketleri.* İstanbul, 1938.

Erinç, O. "92 Yıl Önce İstanbul Metrosu Çalışmaları ve Yeni Liman Projesi," *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi* 4, 1968, s. 7, 48-52.

Evenson, N. *Paris, A Century of Change, 1878-1978.* New Haven, 1979.

Evliya Efendi [Çelebi]. *Narrative of Travels in Europe, Asia, and Africa.* Çev. J. Von Hammer. 1 cilt, 2 bölüm, Londra, 1937.

Eyice, S. "İstanbul," *İslam Ansiklopedisi.* İstanbul, 1950. c. 5, bl. 2, 1214-15, s. 44-157.

——— *İstanbul, Petit Guide.* İstanbul, 1955.

——— *Galata ve Kulesi.* İstanbul, 1967.

Gautier, T. *Constantinople.* New York, 1873.

Gibb, H.A.R., H. Bowen. *Islamic Society and the West.* 1 cilt, 2 bl., New York, 1950-57.

Goodwin, G. A. *History of Ottoman Architecture.* Baltimore, 1971.

——— "Turkish Architecture, 1840-1940," *Art and Archaeology Research Papers*, Haziran 1977, s. 6-14.

Grosvenor, E. A. *Constantinople.* 2 cilt, Boston 1895.

Haussmann, E. *Mémoires.* 3 cilt. Paris, 1893.

Hautecoeur, L. *Histoire de l'architecture classique en France.* 7 cilt. Paris, 1957.

Hearsey, J. E. N. *City of Constantine.* Londra, 1963.

Hitchcock, H. R. *Architecture, Nineteenth and Twentieth Centuries.* Londra, 1904.

Hüseyin Rahmi (Gürpınar). *İffet.* (1896), İstanbul, 1927.

Issawi, C. (ed). *The Economic History of the Middle East, 1800-1919.* Chicago ve Londra, 1966.

İlter, İ. *Boğaz ve Haliç Geçişlerinin Tarihçesi.* İstanbul, 1973.

İnalcık, H. "İstanbul," *Encyclopedia of Islam.* (EI^2) 2. ed. , Leiden, 1978, c. 4, s. 224-48.

İnciciyan, P. G. *XVIII. Asırda İstanbul.* İstanbul, 1956.

Janin, R. *Constantinople byzantine.* Paris, 1964.

Koçu, R. E. *İstanbul Ansiklopedisi.* İstanbul, 1968.

Konyalı, İ. H. *Koca Mimar Sinan ve Eserleri.* İstanbul, 1950.

Krautheimer, R. *Three Christian Capitals.* Berkeley ve Los Angeles, 1983.

Kuban, Doğan. *Türk Barok Mimarisi Hakkında Bir Deneme.* İstanbul, 1954.

——— "Anadolu-Türk Şehri Tarihi Gelişmesi, Sosyal ve Fiziki Özellikleri Üzerinde Bazı Gelişmeler," *Vakıflar Dergisi* 7, 1968, s. 53-73.

——— "İstanbul'un Tarihi Yapısı," *Mimarlık* 5, 1970, s. 26-48.

——— "Sinan," *Macmillan Encyclopedia of Architecture.* New York, 1982. c. 4, s. 62-73.

Lewis, B. *The Emergence of Modern Turkey.* Londra, 1961.

MacDonald, W. *Early Christian and Byzantine Architecture.* New York, 1979.

MacFarlane, C. *Turkey and Its Destiny.* 2 cilt, Londra, 1850.

Mantran, R. *Istanbul dans le deuxieme moitié XVIIé siécle.* Paris, 1962.

Mehmet Raif. *Mirat-ı İstanbul.* İstanbul, 1896.

Montani Efendi ve Boğos Efendi Şaşıyan. *Usul-i Mimari-i Osmani.* İstanbul. 1873.

Mumford, L. *The Culture of Cities.* New York, 1970.

Muthesius, S. *The High Victorian Movement in Architecture.* Londra, 1972.

Mutluçağ, H. "Boğaziçi Köprüsünün Yapılması Yolunda İlk Çabalar," *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, 1, 1968, s. 32-38.

Nicoletti, M. *L'architettura Liberty in Italia.* Roma, 1978.

Oberling, P. "The İstanbul Tünel," *Archivum Ottomanicum* 4, 1972, s. 217-63.

Orhonlu, C. "Osmanlı Türkleri Devrinde İstanbul'da Kayıkçılık ve Kayık İşletmeciliği," *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi* 3, 1966, s. 109, 131.

Ortaylı, İ. *Tanzimattan Sonra Mahalli İdareler, 1840-1878.* Ankara, 1974.

Ökçün, G. "XIX Yüzyılın İkinci Yarısında İmalat Sanayi Alanında Verilen Ruhsat ve İmtiyazların Ana Çizgileri," *Ankara Üniversitesi Siya-*

sal Bilgiler Fakültesi Dergisi 17, Mart 1972, s. 135-66.

Pardoe, Julia. *Beauties of the Bosphorus.* Londra, 1839.

Pinkney, D. *Napoleon III and the Rebuilding of Paris.* Princeton, 1958.

Polk, W., R. Chambers (ed). *Beginnings of Modernization in the Middle East.* Chicago ve Londra, 1968.

Procopius. *Buildings.* Çev. H. B. Dewing, Londra, 1914.

Réseau de tramways urbains et suburbains de Constantinople, projet présenté par la Société Générale d'Entreprises. Paris, 1910.

Rosenthal, S. *The Politics of Dependency, Urban Reform in Istanbul.* Westport, Conn., 1980.

Sait Paşa. *Sait Paşa'nın Hatıratı.* 2 cilt, İstanbul, 1910.

Sauveget, J. "Esquisse d'une histoire de la ville de Damas," *Revue des études islamiques.* 1934, s. 425-80.

Schneider, A. B. "XV. Yüzyılda İstanbul Nüfusu," *Belleten,* 1962, s. 1-39.

Schorske, C. *Fin-de-Siecle Vienna.* New York, 1981.

Shaw, S. "The Central Legislative Councils in the Nineteenth Century Ottoman Reform Movement before 1876," *International Journal of Middle East Studies* 1, 1976, s. 51-84.

——— "The Population of Istanbul in the Nineteenth Century," *International Journal of Middle East Studies* 10, 1979, s. 265-77.

Shaw, S., E.K. Shaw. *History of the Ottoman Empire and Modern Turkey.* 2 cilt, Cambridge, 1977.

Sözen, M. ve diğerleri. *Türk Mimarisinin Gelişimi ve Mimar Sinan.* İstanbul, 1975.

Sumner-Boyd, H., J. Freely. *Strolling through Istanbul.* İstanbul, 1973.

Sutcliffe, A. (ed.). *The Rise of Modern Urban Planning.* New York, 1977.

Şirket-i Hayriye. *Chirket-i Hairié, Annuaire de la société.* İstanbul, 1914.

Tanzimat. İstanbul, 1940.

Tekeli, İ. "The Social Context of the Development of Architecture in Turkey," *Modern Turkish Architecture.* R. Holod ve A. Evin (ed) içinde, Philadelphia, 1984.

Turan, S. "Osmanlı Teşkilatında Hassa Mimarları," *Ankara Üniversitesi Tarih Araştırmaları Dergisi* 1, 1964, s. 157-97.

Ubicini, M. A. Letters on Turkey. (1856) New York, 1973.

Van Millingen, A. *Byzantine Constantinople.* Londra, 1899.

——— *Constantinople.* Londra, 1906.

Weber, E. F. *The Growth of Cities in the Nineteenth Century.* Ithaca, 1967.

Williams, F. B. *The Law of City Planning and Zoning.* New York, 1922.

Yavuz, Y. *Mimar Kemalettin ve Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi.* Ankara, 1981.

Yirmisekiz Mehmet Çelebi. *Fransız Seyahatnamesi.* İstanbul, 1970.

DİZİN

TARİH VAKFI YURT YAYINLARI'NDA
İ S T A N B U L

İSTANBUL 1920
CLARENCE RICHARD JOHNSON (ed.)

Özgün adıyla *Constantinople Today, A Study in Oriental Social Life,* 1920 yılında Amerikalı bilim adamlarının işgal altındaki İstanbul'da yaptıkları bir "öncü araştırma". İşgal altındaki imparatorluk başkentinde yönetim, cemaatlerin örgütlenişi, sanayi yaşamı, mülteciler, yetimhaneler, eğlence hayatı, dul kadınlar, yetişkinlerde suç, eğitim... Yetmiş iki milletin birlikte sefaleti ve işgali yaşadığı bir kentin sağlık, güvenlik, istihdam sorunları. Hiç değişmeyen hapishane koşulları, futbol takımları, Taksim'de kiralık eşekler, yangın yerleri... Zafer Toprak'ın önsözüyle.
(Çev. Sönmez Taner)
xvi + 358 s. / ÖZGÜN FOTOĞRAFLAR
ISBN 975-333-022-7

EYÜP DÜN/BUGÜN
TÜLAY ARTAN (ed.)

Tarih Vakfı'nın Kültür Bakanlığı ile birlikte gerçekleştirdiği Eyüp projesi çerçevesinde, 11-12 Aralık 1993'te yapılan Eyüp Sempozyumu'nda sunulan bildirilerden bir kısmını kapsayan bu kitap, İstanbul içinde ayrı bir önemi olan Eyüp semtinin korunması çalışmaları için bir arkaplan oluşturmayı amaçlıyor. Halil İnalcık'ın geniş bir tarih perspektifi içeren giriş yazısıyla...
viii + 134 s.
ISBN 975-333-016-2

18. YÜZYIL KADI SİCİLLERİ IŞIĞINDA EYÜP'TE SOSYAL YAŞAM
TÜLAY ARTAN (ed.)

Eyüp Türk şehirciliğinin özgün ve tipik bir örneğidir. Ayrıca İstanbul şehrinin de bazı fonksiyonlarını üzerine almış, tamamlamış, böylece de İstanbul tarihinin çok önemli bir parçası olmuştur. Bir ziyaretgâhtır, mesiredir, eğlence yeridir; Osmanlı sultanları burada kılıç kuşandıkları için siyasi fonksiyonu olmuştur, aynı zamanda da mimari, çinicilik ve yazı sanatları bakımından bir sanat müzesidir. İşte Eyüp gibi önemli bir kazâda oturan sıradan halkın tarihi için başvurulacak en önemli belgeler kadı sicilleridir. Bu kitapta Eyüp'ün tarihini araştırmak için İstanbul Müftülüğü'nde korunan kadı mahkemeleri sicillerinden, ikisi kassam defteri olan üçü üzerinde duruluyor. Kitabı okuyanlar bu önemli kasabanın iki yüzyıl önceki sakinlerini tanıyacaklar, gündelik hayatın nasıl akıp gittiğini görecekler.
v+102 s.
ISBN 975-333-071-5

İSTANBUL GEZİ REHBERİ

MURAT BELGE

Bir kentte yaşamak o kenti yaşamak ve tanımak anlamına gelmiyor her zaman. Evi ve işi İstanbul'da olan kaç kişi İstanbul'u tanıyor ki? Murat Belge kendine has üslubuyla yazdığı bu kitapta İstanbul'u hem sokak sokak gezdiriyor hem de tanıtıyor. Zaman zaman anlattığı sevimli hikâyelerle bir camiyi yapan ve yaptıranlar ya da evin içinde yaşayanlar gözünüzün önünde canlanıyor. *İstanbul Gezi Rehberi*, her bölümde yer alan harita ve krokileriyle İstanbul'u gezmek ve öğrenmek isteyenlerin el kitabı. Gezmediğiniz zamanlar da keyifle, öğrenerek okuyabilirsiniz.

(5. Baskı)

xiv + 367 s. / HARİTA VE PLANLAR

ISBN 975-333-002-2

İSTANBUL, İNSAN VE MEKÂN

EROL TÜMERTEKİN

İstanbul olağanüstü bir hızla değişen bir şehir. Bu hızı izlemek, çözümlemek ve yorumlamak her disiplinden bilim adamlarını ilgilendiren bir uğraş. Ülkemizin ve dünyanın önde gelen coğrafyacılarından Prof. Dr. Erol Tümertekin, 1960'lar ve 1970'lerde yaptığı araştırmalar ve yayımladığı makalelerle İstanbul'u sanayi mekânları, merkezi iş alanları ve nüfus açısından incelemişti. Bu çalışmalar, İstanbul'un candamarını oluşturan ekonomik faaliyetlerin bu şehrin geçirdiği dönüşümlerde ne kadar önemli bir faktör olduğunu gösteriyor.

viii+294 s. HARİTA VE FOTOĞRAFLAR

ISBN 975-333-070-7

İŞGAL İSTANBUL'UNDAN FOTOĞRAFLAR

Fransız Ordusu Sinema Fotoğraf Servisi'nin Mayıs-Haziran 1919'da çektiği yüzlerce fotoğraf arasından seçerek oluşturulan bu albümle 79 yıl öncesinin işgal İstanbul'una gidecek, sokaklarında dolaşacak, ayışığında liman manzarasını seyredecek, kadınlarını, erkeklerini ve çocuklarını tanıyacak, sonra da ünlü Sultanahmet Mitingi'ne katılacaksınız.

Büyük boy/ iv + 155 s.

ISBN 975-333-049-9

PAYİTAHT İSTANBUL'UN TARİHÇESİ

SARKİS SARRAF HOVHANNESYAN

Tarihçi ve eğitimci Sarkis Sarraf Hovhannesyan (1740-1805) bu eseri 1800'de tamamlamıştı. Yazması Ermeni Patrikhanesi'nde olan kitap 1967'de Ermenice yayımlandı ve bu baskıdan Türkçeye çevrildi. Hovhannesyan Narlıkapı'dan başlayarak Fenerbahçe'ye kadar İstanbul'u bize gezdiriyor, payitahttaki semtler, camiler, kiliseler hakkında değerli bilgiler veriyor. Anlattıklarındaki ilginç ayrıntılar 18. yüzyıl sonu İstanbul'unu ete kemiğe büründürüyor. İstanbul meraklıları ve araştırmacılar için önemli bir belge.

(Ermeniceden çev. Elmon Hançer)

x+78 s.

ISBN 975-333-051-0

İSTANBUL ANILARI, 1897-1940

HAGOP MINTZURİ

Hagop Mıntzuri yüz yıla yaklaşan ömrünün ilk çeyreğinde yaşadıklarını özlemle anarak İstanbul'daki yalnızlığında avuntu bulmuştu. Mıntzuri kendi yaşam felsefesine uygun tarzda, çocukluğunu ve gençliğini belleğinde yeşertti, belgesel kesitler halinde kaleme aldı. "Büyük insanları" anlatan tarih yöntemine tepkiyle, hamurkâr, süpürgeci, ciğerci, fırıncı ve köylüleri öne çıkardı. Kitapta yüzyıl başında Beşiktaş, Ortaköy, Rumelihisarı'nı, ayrıca Mıntzuri'nin yitip giden kendi köyünü, ayrıntılarıyla okuyacaksınız.

(Ermeniceden çev. Silva Kuyumcuyan)

(3. Baskı)

vii + 160 sf. / FOTOĞRAFLAR

ISBn 975-333-003-0

KENTLER

ANADOLU'DA BRONZ ÇAĞI KENTLERİ
SEVGİ AKTÜRE

Kentler, endüstri toplumunda olduğu gibi endüstri öncesi toplumlarda da tarih boyunca en devingen öğe oldu, toplum yaşantısında belirgin izler bıraktı. Sevgi Aktüre, Anadolu'da kent ve kentleşme tarihi üzerinde yapılmış çeşitli araştırmaların sonuçlarını bir araya getirip bunlardan yeni sentezler üretti. Bronz çağı Anadolu kentlerinde mekânsal yapı değişimi ile bu yapıyı belirleyen sosyoekonomik süreçler arasındaki nedensellik ilişkilerinin irdelendiği bu kitap, araştırmacılar, özellikle kent plancıları için önemli bir kaynak.

201 sf. / HARİTA VE PLANLAR

ISBN 975-333-012-X

DOĞU AKDENİZ'DE LİMAN KENTLERİ, 1800-1914
ÇAĞLAR KEYDER, EYÜP ÖZVEREN, DONALD QUATAERT (ed.)

İzmir, Patras, Trabzon, Beyrut, Selanik: 19. yüzyılın Osmanlı liman kentleri... Fernand Braudel Merkezi'nde bir araya gelen bir araştırma grubu, emperyalizm çağındaki toplumsal dönüşümleri kavrayabilmek için Doğu Akdeniz'deki önemli liman kentleri üzerinde birer araştırma yapmaya karar verdiler. 19. yüzyılda dünya sistemindeki genişlemeyi anlamak için liman kentlerinin bilinmesi gerekiyordu; çünkü liman kentleri, ekonomik önemlerinin yanı sıra, toplumsal dönüşümlerin de odak noktasıydılar.

(Çev. Gül Çağalı Güven)

xii + 157 s.

ISBN 975-333-017-0

OSMANLI DÖNEMİNDE ARAP KENTLERİ
ANDRÉ RAYMOND

Osmanlı dönemi, Arap kentlerinin evrimini nasıl etkiledi? Üç, yer yer dört yüzyıl süren bu egemenlik, sık sık ileri sürüldüğü gibi büyük Arap kentleri için bir çöküş, kesin bir gerileme dönemi miydi? Osmanlıların "sömürgeci" sultası altında Arap kentleri yozlaşmış, harap olmuş ve "Türkleştirilmiş" miydi? Fransa'nın en tanınmış tarihçilerinden André Raymond, Arap eyaletlerinin merkezlerinde Osmanlı egemenliğinin nasıl şekillendiğini incelerken, yukarıdaki sorulara ışık tutmanın yanı sıra, epeydir sürmekte olan "İslam kenti" tartışmalarına da katkıda bulunuyor.

(Çev. Ali Berktay)

xviii + 256 s. 33 / PLAN VE ÇİZİM

ISBN 975-333-030-8

OSMANLI'DA KENTLER VE KENTLİLER

SURAIYA FAROQHI

Günümüzün önemli araştırma konularından biri, kentleşme ve kentlere göç olgusudur. Türkiye'nin özellikle 1950'lerden bu yana yaşadığı bu olgunun tarihteki köklerine inmeye ne dersiniz? Tarihçi Suraiya Faroqhi, 15. ve 16. yüzyıllar Anadolu'su için yaptığı bu çalışmada, Anadolu kentlerini ve kentlilerini incelemekle kalmıyor, günümüz için de önemli ipuçları veriyor. Elinizdeki çalışma, nüfus yapılarında, ekonomik temellerde, göçlerde yoğunlaşıyor. Tarihi sürükleyici bir metin haline getirerek okura ulaştıran Faroqhi, kent mekânının bireyle bütünleşmesini yansıtıyor.

(Çev. Neyyir Kalaycıoğlu)

(3. Baskı)

xvi + 457 s. / HARİTALAR

ISBN 975-333-006-5

MODERNLEŞME SÜRECİNDE OSMANLI KENTLERİ

PAUL DUMONT, FRANÇOIS GEORGEON

Tanzimat'ın açtığı modernleşme ve reformlar çağının önemli bir yüzü de devletin kent alanına müdahalesiydi. Bu kitap Balkanlar'dan başlayıp Anadolu ve Irak üzerinden Mısır'a kadar uzanan coğrafyada yaşanan ve günümüze değin izleri kalan bir değişimi ve gelişimi, şehircilik, mimarlık, idari yapı, yaşam koşulları, cemaat sorunları, eğitim, halk sağlığı ve koruyucu hekimlik açısından inceliyor. On bir yazar, Osmanlı şehirciliğinin yanı sıra İstanbul, İskenderiye, Bağdat, Bursa, Ankara, Manastır ve Van'ı anlatıyor.

(Çev. Ali Berktay)

xii+196 s. / FOTOĞRAFLAR

ISBN 973-333-037-5

Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. yüzyıl bir değişim çağıydı. Tanzimat reformlarının felsefesine uygun olarak klasik sistemler değiştiriliyor, yenilikler hayatın bütün yönlerine yansıyordu. Payitaht da bu değişikliklerden nasibini aldı. Avrupa'ya özenen Osmanlı eliti, yangınların kasıp kavurduğu, bakımsız İstanbul'a yeni bir çehre kazandırmak istiyordu. Yeniden örgütlenen şehir yönetimi "Avrupa usullerini" benimseyerek, Avrupa'dan getirttiği uzmanlara büyük projeler hazırlattı. İstanbul'un bugün de devam eden sorunlarına çözümler arandı. Bölük pörçük de olsa İstanbul'un kent dokusunu değiştirmek için çalışmalar yapıldı. Haussmann'ın bulvarları, Ringstrasse örnek alınarak yeni yollar açıldı, tramvaylar işledi, tünel yapıldı, eğri büğrü çıkmaz sokakların yerini düz sokaklar aldı, Şirket-i Hayriye'nin vapurları payitahtın iki yakasını bir araya getirdi. "Avrupai usulde" binalar Haliç'in kuzey yakasında pıtrak gibi bitti, tarihi yarımadayı da etkiledi. İşte bu kitapta, Paul Rabinow'un dediği gibi "Zeynep Çelik, İstanbul'daki değişimi, iç içe geçmiş, karmaşık ve zaman zaman da şaşırtıcı bir teknoloji, üslup ve iktidar ilişkileri hikâyesi şeklinde ustalıkla anlatıyor."

TARİH VAKFI YURT YAYINLARI

T Ü R K İ Y E
EKONOMİK VE TOPLUMSAL
TARİH VAKFI



ISBN 975-333-036-7

